



UNIVERSIDADE DE LISBOA
Faculdade de Arquitectura



ENTRE A CIDADE E O TEJO.

O espaço público como elemento de ligação urbana. De Santa Apolónia a Xabregas.

Miguel Diniz Sousa Costa

(Licenciado)

Projeto Final para a obtenção do Grau de Mestre em Arquitetura, especialização em Urbanismo

Orientação Científica:

Professora Doutora Filipa Serpa

Professor Doutor José Luís Crespo

Júri

Presidente: Professor João Rafael Marques Santos

Vogal: Professor Doutor Luís Sanchez Carvalho

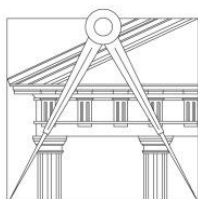
Documento Definitivo

Lisboa, FA ULisboa, 13 de Dezembro, 2018



LISBOA

UNIVERSIDADE
DE LISBOA



ENTRE A CIDADE E O TEJO.

O espaço público como elemento de ligação urbana. De Santa Apolónia a Xabregas

Miguel Diniz Sousa Costa

(Licenciado)

Projeto Final para a obtenção do Grau de Mestre em Arquitetura, especialização em Urbanismo

Orientação Científica:

Professora Doutora Filipa Serpa

Professor Doutor José Luís Crespo

Júri

Presidente: Professor João Rafael Marques Santos

Vogal: Professor Doutor Luís Sanchez Carvalho

Documento Definitivo

Lisboa, FA ULisboa, 13 de Dezembro, 2018

RESUMO

O trabalho que se apresenta constitui, a base teórica que sustenta e justifica o Projeto Final de Mestrado, que consiste numa reflexão crítica sobre a frente ribeirinha compreendida entre a Estação de Santa Apolónia e Xabregas em Lisboa.

Esta frente ribeirinha foi sujeita a inúmeras transformações pelo homem através da construção de aterros, que modificaram e contribuíram para a relação atual entre a cidade e o rio. Atualmente testemunhamos um território ribeirinho (des) caracterizado, que manifesta uma carência de espaços públicos qualificados e uma fraca acessibilidade e circulação pedonal, resultando na sua desconexão coma malha confinante. Torna-se assim importante recuperá-los e devolver o caráter público ao lugar, recorrendo ao espaço público como a componente capaz de agregar os vários elementos urbanos, determinantes para a qualificação da pré-existência edificada e de percursos transversais, prologando-os da Cidade ao Rio.

Surge, no decorrer deste projeto, uma nova frente sobreposta à antiga linha de margem, que interage com os percursos ribeirinhos consequentes da proposta do espaço público e da implantação de um edifício singular junto à atual margem. A requalificação desta frente ribeirinha pretende recompor um espaço “habitável” em tempos protagonizado entre a cidade e o Tejo.

Palavras-Chave: Frente Ribeirinha, Ligação urbana, Espaço público, Percurso

ABSTRACT

This work represents the theoretical basis that supports and justifies the Master Final Project, consisting of a critical reflection on the waterfront between Estação de Santa Apolónia and Xabregas in Lisbon.

This site once had riverside characteristics, which were subjected to numerous transformations by the Man such as the construction of landfills that contributed to and modified the current relationship between the city and the river. Nowadays we witness a de-identified territory which manifests a lack of qualified public spaces, poor accessibility and pedestrian circulation, resulting in its disconnection from its confining mesh. Therefore it is important to recover the space and regain its character, making use of the public space as the link between various urban elements crucial for the qualification of the pre-existent buildings and paths, in order to reconnect with the river.

In the course of this project a new front arises and interacts with the riverside paths resultant from the proposal of the public space and the implantation of a singular building next to the current margin. The requalification of this riverside front aims to restore an “inhabitable” space between the city and Tejo.

Keywords: Waterfront, Urban link, Public space, Path

ÍNDICE

RESUMO	I	
ABSTRACT	III	
AGRADECIMENTOS	V	
ÍNDICE	VII	
ÍNDICE DE FIGURAS	IX	
ÍNDICE DE ACRÓNIMOS	XIV	
1. INTRODUÇÃO		2
2. A CIDADE E O RIO: O ESPAÇO PÚBLICO E AS LIGAÇÕES URBANAS		7
2.1. Cidades e Frentes de água		8
2.1.1. Da história à contemporaneidade		10
2.1.2. Estratégias de intervenção na Frente Ribeirinha Industrial		12
2.2. Elementos da Estrutura Urbana		16
2.2.1. O espaço público como sistema agregador		19
2.2.2. A praça de carácter identitário		24
2.2.3. A rua como percurso		30
2.2.4. A Infra-estrutura viária na cidade contemporânea		36
3. LOCAL DE INTERVENÇÃO - DE STA. APOLÓNIA A XABREGAS		44
3.1. Enquadramento histórico		45
3.2. Análise demográfica		49
3.3. Espaços públicos e espaços verdes		53
3.4. Planos, programas e estratégias		56
4. PROJECTO URBANO		64
4.1. Estratégia de intervenção urbana		66
4.1.1. O espaço público na continuidade, transição e apropriação		70
4.2. A Proposta		73
4.2.1. O sistema de transição de cotas		76
5. CONSIDERAÇÕES FINAIS		80
BIBLIOGRAFIA		82
ANEXOS		86

ÍNDICE DE FIGURAS

Capa. Entre a cidade e o Tejo. Levantamento do local de intervenção: O vazio como espaço pública em contacto com o rio. *Desenho do autor*

1. Lisboa: Mapa do Local de Intervenção. <i>Elaboração própria a partir da Carta Militar</i>	1
2. Olympic Sculpture Park Projecto da autoria de Weiss e Manfredi em: https://www.sunset.com/travel/insider-guides/olympic-sculpture-park-seattle [Consultado em: Fevereiro, 2018].	6
3. Evolução do crescimento das cidades em relação às suas margens em: <i>Chaline, C. (1991). Ville et port: Une Nouvelle donne, Le réaménagement des Front d'eau dans quelques metropoles mondiales: Evaluation de simfacts territoriaux et socio-economiques sur la dynamique urbanine, rapport de recherche au Plan Contruction; Université Paris XII, institut d`urbanism de paris, créteil, Paris, p.91</i> [Consultado em: Fevereiro, 2018].	9
4. Fases do desenvolvimento urbano em torno da frente ribeirinha em: https://pt.wikipedia.org/wiki/Porto_(transporte) [Consultado em: Fevereiro, 2018].	10
5. Projecto Olympic Sculpture Park, antes da intervenção em: https://shank13.wordpress.com/2012/08/20/landscape-traditions-olympic-sculpture-park-final-paper/ [Consultado em: Fevereiro, 2018].	14
6. Projecto Olympic Sculpture Park em Elliot Bay waterfront depois da intervenção em 2007 em: https://shank13.wordpress.com/2012/08/20/landscape-traditions-olympic-sculpture-park-final-paper/ [Consultado em: Fevereiro, 2018].	14
7. Ensaio do Projecto Olympic Sculpture Park, Autor Weiss e Manfredi. Reflexão entre a cidade e o Rio. Concordância entre o percurso e a infraestrutura em: http://www.weissmanfredi.com/architects-statement/ . [Consultado em: Fevereiro, 2018].	15
8. Lisboa, A praça do Centro Cultural de Belém (1993), obra dos Arquitetos Vittorio Gregotti e Manuel Salgado em: https://www.archdaily.com.br/br/879937/instalacao-uma-praca-no-verao-de-jose-neves-ocupa-o-centro-cultural-de-belem [Consultado em: Fevereiro, 2018].	18
9. Londres, Speakers Conors (1933). O espaço público destinado a liberdade de expressão em: http://www.theguardian.com/lifeandstyle/2014/oct/13/freedom-of-speechextremists-katharine-whitehorn [Consultado em: Março, 2018].	19
10. Centro Cultural de Belém. Centro Cultural de Belém. Exposição: Uma praça no Verão Autor: José Neves. O espaço público modelado pela forma geométrica em: https://www.ccb.pt/Default/pt/GaragemSul/Exposicoes/Exposicao?A=137 [Consultado em: Março, 2018].	21

11. Centro Cultural de Belém. A continuidade entre espaço público interior e exterior (Jardim praça do Império) em : https://www.comunidadeculturaearte.com/colecao-berardo-fica-mais-seis-anos-no-ccb/ [Consultado em: Março, 2018].	22
12. Alcobaça, Mosteiro de Santa Maria de Alcobaça em: http://ruralea.com/mosteiro-de-alcobaca/ [Consultado em: Março, 2018].	23
13. Plano de conjunto de Priene, cidade grega e respectiva Ágora: Figura elaborada por Charles Delfante. Fonte: Delfante, C.(2000). <i>A Grande História da Cidade. Da Mesopotâmia aos Estados Unidos</i> . ed. Instituto Piaget, Lisboa, p.165	25
14. Plano de conjunto de Timgad, cidade romana, e respectivo Fórum: Figura elaborada por Charles Delfante. Fonte: Delfante, C.(2000). <i>A Grande História da Cidade. Da Mesopotâmia aos Estados Unidos</i> . ed. Instituto Piaget, Lisboa, p.59	25
15. Planta de Implantação. A Praça de Alcobaça a promover a relação entre a cidade e o Mosteiro em: http://habitarportugal.org/PT/projecto/envolvente-do-mosteiro-de-santa-maria-de-alcobaca/ [Consultado em: Maio, 2018].	27
16. Praça de Alcobaça e em plano de fundo o Mosteiro de Santa Maria de Alcobaça em: https://www.byrnearq.com/?lop=projectos&list_mode=0&id=c4ca4238a0b923820dcc509a6f75849b&print=1 [Consultado em: Maio, 2018].	28
17. Galerias de Paris em: https://www.richardmagazine.com/secret-passages-in-paris/ [Consultado em: Maio, 2018].	29
18. Gordon Cullen “A paisagem urbana surge na maioria das vezes como uma sucessão de surpresas ou revelações súbitas.” em: Cullen, G., (1971). <i>Paisagem urbana, Arquitectura e Urbanismo, Edições 70, Lisboa, 2010, p. 108</i> [Consultado em: Junho, 2018].	30
19. As Galerias de Paris As ruas interiores em: https://archpaper.com/2017/06/arcades-contemporary-art-walter-benjamin/ [Consultado em: Junho, 2018].	32
20. Galerias de Paris. Passage Choiseul em: http://community.indywatch.org/archiver/community.indywatch.org/resources/timemachine/2017/197/arts.html [Consultado em: Junho, 2018].	33
21. Ligação entre a rua Jean-Jacque Rousseau e a rua do Bouloi. A rua como “passage” entre o interior e o exterior e como elemento de distribuição entre público e privado em: https://www.flickr.com/photos/sokleine/17114071119/in/photostream/ [Consultado em: Junho, 2018].	34
22. Barcelona, Moll de la Fusta em: https://www.alamy.de/stockfoto-blick-uber-die-moll-de-la-fusta-mit-hafen-barcelona-katalonien-spanien-15115912.html [Consultado em: Junho, 2018].	35

23. Barcelona, a Ronda Litoral.A rede viária antes e depois da conclusão (1986-1992).Simplificação da rede e diminuição do tráfego em: <i>Busquets, J. (2005). The urban evolution of a compact city, Rovereto: Nicolodi, Barcelona, p. 281</i> [Consultado em: Junho, 2018].	37
24. Barcelona, Moll de la Fusta (1903) A rede viária Ronda Litoral e o antigo cais/porto em: http://barcelofilia.blogspot.com/2017/05/els-rafals-del-moll-de-la-fusta-1904.html [Consultado em: Junho, 2018].	39
25. Ensaio do Masterplan do Moll de la Fusta A integração da rede viária, Ronda Litoral, na requalificação da frente ribeirinha em: http://manueldesola-morales.com/proys/Moll_de_la_Fusta_eng.html [Consultado em: Junho, 2018].	39
26. Moll de la Fusta (1982) Autor: Manuel de Solà Moreles. A infraestrutura e o espaço público em: http://manueldesola-morales.com/proys/Moll_de_la_Fusta_eng.htm [Consultado em: Junho, 2018].	40
27. Evolução do local de intervenção. De Santa Apolónia a Xabregas. <i>Desenho do autor elaborador a partir das plantas da cidade de lisboa: anterior ao terramoto por José Valetim Freitas;1755 Eugenio dos Santos Carvalho; 1875 por João Calos Bom de Souza; 1879 por Filipe Folque</i> [Consultado em: Julho, 2018].	43
28. Ruínas existentes do Forte da Cruz Pedra, início do séc. XX em: <i>Arquivo Fotográfico Municipal de Lisboa</i> [Consultado em: Julho, 2018].	45
29. Ruínas existentes do Forte de Santa Apolónia, no início do séc. XX em: <i>Arquivo Fotográfico Municipal de Lisboa</i> [Consultado em: Julho, 2018].	45
30. Estação Santa Apolónia (antigo caís dos soldados) em: <i>Arquivo Fotográfico Municipal de Lisboa</i> [Consultado em: Julho, 2018].	46
31. As praias fluviais na década 30, manifestando a presença de estruturas industriais em: blogspot.pt/2010/02/rua-de-xabregas-i.html [Consultado em: Julho, 2018].	46
32. Obras de aterro em Xabregas, durante o séc. XX em: <i>Arquivo Fotográfico Municipal de Lisboa</i> [Consultado em: Julho, 2018].	46
33. A 24 de Julho no começo do século XX em: http://aps-ruasdelisboacomhistría.blogspot.com/2010/07/avenida-24-de-julho-i.html [Consultado em: Julho, 2018].	47
34. Infraestrutura portuária e terminal dos contentores em: http://restosdecolectao.blogspot.com/2011/03/porto-de-lisboa-2.html [Consultado em: Julho, 2018].	47

35. Parque das Nações: Combinação entre o espaço público e o rio em : <i>https://www.flickr.com/photos/ichauvel/</i> [Consultado em: Julho, 2018].	48
36. Antigo Mercado de Xabregas no Lado Marques de Nisa em: <i>http://lisboadeantigamente.blogspot.com/2018/02/o-viaduto-de-xabregas-e-os-seus-arcos.html</i> [Consultado em: Julho, 2018].	49
37. Doca do Poço Bispo, em 1960 em : <i>Arquivo Fotográfico Municipal de Lisboa</i> [Consultado em: Julho, 2018].	49
38. Vila Dias, no início do séc. XX em: <i>https://www.jornalissimo.com/historia/1046-vilas-operarias-na-lisboa-do-final-do-seculo-xix</i> [Consultado em: Agosto, 2018].	50
39. Edifício de moagem austro-húngara, em Xabregas em 1886 em: <i>http://restosdecolectao.blogspot.com/2012/02/nacional-c-ind-de-transf-de-cereais.html</i> [Consultado em: Agosto, 2018].	51
40. Análise dos espaços verdes no Arco Ribeirinho. <i>Desenho do autor</i>	52
41. Zona de intervenção. A antiga linha de margem (o antigo caminho do oriente): Desenho do auto	63
42. Ligação metropolitana a partir de Santa Apolónia. <i>Desenho do autor</i>	66
43. Continuidade do percurso nº28, entre Sapadores (a norte) e a margem ribeirinha. <i>Desenho do autor</i>	67
44. Chegada do percurso de eléctrico à Manutenção Militar. <i>Desenho do autor</i>	68
45. Pontos de conflitos pedonais entre a cidade e o rio. <i>Desenho do autor</i>	70
46. A posposta de praça como elemento enaltecendor do Museu Nacional do Azulejo. Elemento de apropriação que revela um novo momento e uma nova historia no percurso. <i>Desenho do autor</i>	71
47. Lisboa. Nova sede do banco Santander Totta. Projecto do Atelier em: <i>http://lx-projectos.blogspot.com/2014/12/santander-totta-ampliacao-da-sede.html</i> [Consultado em: Setembro, 2018].	73
48. À descoberta de directrizes através da interseção de percursos transversais. <i>Desenho do autor</i>	74
49. O espaço público num sistema de transição de cotas. <i>Desenho do autor</i>	75
50. O espaço público num sistema de transição de cotas. <i>Desenho do autor</i>	76

51. O espaço público num sistema de transição de cotas. <i>Desenho do autor</i>	77
52. Espaços públicos interiores. <i>Desenho do autor</i>	79

ÍNDICE DE ACRÓNIMOS

BIP/ZIP - Bairros e Zonas de Intervenção Prioritária

DEMZRO- Documento Estratégico de Monitorização da Zona Ribeirinha Oriental

IGT - Instrumento de Gestão Territorial

INE - Instituto Nacional de Estatística

PDML - Plano Director Municipal de Lisboa

PP - Plano de Pormenor

PU - Plano de Urbanização

PRO - Plano Oriental Ribeirinho

PUVC - Plano de Urbanização do Vale de Chelas

PUZRO - Planos de Urbanização da Zona Ribeirinha Oriental

1. Lisboa: Mapa do Local de Intervenção



1. INTRODUÇÃO

Lisboa, uma cidade privilegiada pela relação direta com o rio e pelas suas condições geográficas, defronta-se hoje com a necessidade de uma revitalização, de modo a garantir uma capacidade de readaptação às necessidades contemporâneas e assegurando uma continuidade lógica do tecido urbano

A presente proposta projetual incide na frente ribeirinha de Lisboa, nomeadamente na freguesia do Beato, localizada entre Santa Apolónia e Xabregas, onde será realizada uma intervenção com enfoque numa área específica. Um lugar onde se identifica o descontínuo urbano, não só na ligação para com o rio mas também para com a cidade. Esta ligação revela um desfasamento urbano, proveniente das barreiras físicas, tais como a linha férrea e Avenida Infante Dom Henrique, resultando numa redução da acessibilidade entre a cidade portuária e a encosta, que dura até aos dias de hoje

O lugar de intervenção é fortemente marcado pela presença de infraestruturas, mas também por inúmeras estruturas devolutas e espaços degradados, apresentando uma grande carência de espaços públicos. Um território definido por uma linha de margem que apresenta uma desintegração na continuidade do arco ribeirinho, no entanto, constituído por uma riqueza patrimonial, hoje omitida pela sua própria frente.

Deste modo o objetivo do projeto urbano proposto pretende encontrar alternativas urbanísticas para a área de estudo, centrando-se principalmente no desenho do espaço público e na sua integração com a envolvente. Os sistemas de infraestruturas, ferroviária e viária, introduzem grandes fragilidades na estrutura urbana, tornando-se necessário refletir sobre a sua pertinência e avaliar o seu uso face às necessidades atuais. Segundo a Câmara Municipal de Lisboa, linha ferroviária remete para a eventualidade de desativação das infraestruturas ferroviárias e portuárias, constituindo um potencial de transformação de grande escala na proposta pretendida. Considerando a remoção da totalidade de infraestrutura ferroviária, infere-se a sua substituição por um metro de superfície,

que se prolonga de Santa Apolónia até à Gare do Oriente. Como consequência, surge o interesse no âmbito deste projeto urbano pela remoção do terminal de contentores nesta fração, de forma a possibilitar o redesenho desta frente de água e proporcionando novas oportunidades relevantes para a requalificação do espaço público.

Para a realização do Projeto Final de Mestrado optou-se por um conjunto de métodos e técnicas que procura responder e conformar o método experimental de projeto. Assim, e a partir de uma abordagem qualitativa, a incidência centrou-se em duas componentes: uma reflexão e uma investigação teórica, e outra de carácter prático, onde se desenvolve uma leitura relacionada com o local e um projeto com interligação com os conceitos teóricos desenvolvidos.

Na investigação é feito um estudo sobre os princípios autores e obras relativamente aos principais conceitos abordados. Concomitantemente, a análise será acompanhada pela abordagem a casos de referência nacionais e internacionais que apresentam características que poderão servir de apoio e justificação às opções e ao desenvolvimento da proposta projetual.

A segunda componente metodológica concentra-se na análise prática do local selecionado para o desenvolvimento da proposta, incluindo a história da Freguesia do Beato, a caracterização do território e o conjunto de estratégias e programas de intervenção por parte da Câmara Municipal de Lisboa para zona ribeirinha oriental. As técnicas utilizadas centram-se na leitura crítica de documentos variados, da análise de cartografia atual e histórica, na recolha e análise de informação estatística, e na análise de planos, programas e projetos com incidência na área de intervenção. Através da análise da história do local adquire-se uma visão aprofundada das suas características sociais, urbanas e económicas e também das intensões das entidades de gestão do território.

A realização do Projeto Final de Mestrado desenvolve-se em duas vertentes: urbanística e arquitetónica. Com base na leitura dos casos de referência, procura-se uma estratégia urbanística, capaz de responder às necessidades económicas,

sociais e urbanas estudadas na leitura do local, apoiando-se em alguns princípios apresentados pelas estratégias e os programas da Câmara Municipal de Lisboa. Deste modo, o projeto pretende desenvolver um desenho de espaço público como elemento articulador e dinamizador entre a cidade e o rio. Já numa vertente arquitetónica e tendo em consideração a estratégia urbanística, procura-se desenvolver um modelo que enquanto estrutura de ligação e continuidade, proporcione uma leitura clara de espaço público e uma vivência até agora ausente na Freguesia do Beato.

Inicialmente, numa perspetiva mais formal, procede-se à definição do conceito “Cidades e Frentes de Água”, dando a conhecer algumas das suas particularidades que contribuíram para o crescimento da cidade. Numa segunda fase, foi fundamental ter em consideração o contexto histórico e a evolução morfológica da cidade, com o objetivo de perceber quais as razões para o seu abandono e decadência, e mais tarde a sua posterior adaptação à contemporaneidade.

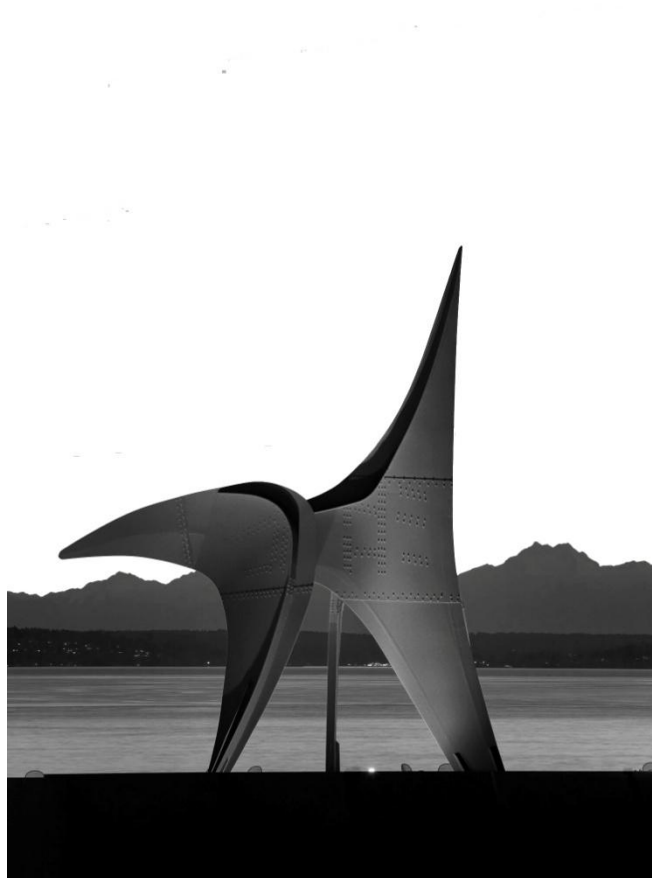
Porém no local de intervenção em que a sua identidade está inerente à acentuada topografia geográfica da cidade, é essencial garantir a articulação dos percursos na cidade, possibilitando uma melhor acessibilidade ao peão. Considerou-se, assim, importante introduzir o conceito de “elementos da estrutura urbana” no local de intervenção, a fim de resolver e articular o espaço público, com a envolvente malha urbana. No sentido de atender a estas carências e promover melhores ligações permeáveis, este princípio de investigação envolve um conjunto de elementos urbanos de conexão, separados por subcapítulos, tais como o espaço público, a rua, o percurso, a praça e a infraestrutura.

Deste modo, foi necessário estudar algumas estratégias de intervenção utilizadas e alguns modelos de referência internacional, tais como, o Olympic Sculpture Park, o Centro Cultural de Belém e as Galerias de Paris, de forma a perceber de que maneira estes contribuirão para a introdução de novas configurações de intervenção para a frente ribeirinha em estudo.

A par da análise dos conceitos teóricos, o terceiro capítulo desenvolve um estudo da evolução do local de intervenção na cidade de Lisboa que permite compreender a origem de problemas hoje enfrentados pela população e um estudo das intervenções propostas pela Câmara Municipal de Lisboa no sentido de solucioná-las e inferir formas de intervenção em futuras ações.

Após a reflexão sobre os conceitos teóricos e o estudo do local de intervenção, o enfoque do quarto capítulo o “Projeto urbano” é devolver o rio à cidade, visual e funcionalmente. Deste modo, por meio de uma solução arquitetónica, introduz-se diversos elementos urbanos, compositores do espaço público, tais como a Rua, a Praça e as Infraestruturas. Estes viabilizam percursos dinâmicos capazes que de vencer a acentuada cota, permitindo percorrer progressivamente a antiga margem da encosta e posteriormente o contacto físico com o rio.

Por fim no quinto capítulo, são feitas as considerações finais, no sentido de responder sucintamente aos pressupostos apresentados na introdução, sendo o espaço público o pilar para o desenvolvimento do projeto



2. Olympic Sculpture Park, Projecto
da autoria de Weiss e Manfredi

2. A CIDADE E O RIO: O ESPAÇO PÚBLICO E AS LIGAÇÕES URBANAS

Este capítulo tem como objetivo abordar dois conceitos principais: as cidades de água e os elementos de ligação urbana. Estes conceitos, distintos pela sua escala de intervenção, terão um papel determinante para a elaboração e o desenvolvimento do projeto final de mestrado.

Levando em consideração o troço da frente ribeirinha escolhida como local de intervenção, numa primeira fase, discute-se o conceito das cidades de água, no sentido em que este contribuirá posteriormente para um plano urbano, ou seja, um conjunto de estratégias capaz de revitalizar e dinamizar a atual frente ribeirinha.

Numa segunda fase do projeto, surge a necessidade de introduzir o conceito de elementos de ligação urbana, focado essencialmente no espaço público e em alguns dos elementos que o compõem: a praça, a rua, o percurso e as infraestruturas. Os elementos de ligação urbana incidem numa proposta a uma escala mais pormenorizada, mas complementando todo o plano urbano anteriormente discutido.

Ambos os conceitos estudados – cidades de água e elementos de ligação urbana – foram estudados na sua forma prática através de casos de referência nacionais e internacionais, que serviram de modelo e fundamentação ao projeto.

2.1. CIDADES E FRENTES DE ÁGUA

Neste ponto a análise centra-se no estudo do processo de regeneração das frentes de água, tendo por base alguns conceitos teóricos focados nas características do território e estratégias adotadas para a sua regeneração.

Surge assim a necessidade de clarificar o conceito de cidades e frente de água, na medida em que a sua abordagem envolve uma reintegração e reinterpretação focadas na relação da cidade com a água.

“[...] podemos individualizar como cidades de água, todos aqueles assentamentos urbanos de estrutura completa e de dimensão significativa, que mantêm com a água nas suas diversas formas, uma relação visível importante.”¹ (Bruttomesso, 1993, p. 2).

De acordo com Bruttomesso (2001), as margens costeiras são classificadas como espaços flexíveis e exclusivos, atendendo a que é um elemento urbano que completa a imagem da cidade

Estas margens costeiras podem ser descritas através de vários termos, fazendo por norma referência a uma parte ou até mesmo a toda a área, e por vezes especificando o tipo de água, tais como, margem do rio, beira da água, frente ribeirinha e ribeirinha (Hoyle, 2002). Os termos descritos por Hoyle apresentam um limite de fronteira entre o ambiente terrestre e água, podendo possuir diversas dimensões, adequando-se a cada uso, seja por condições naturais ou estruturas artificiais.

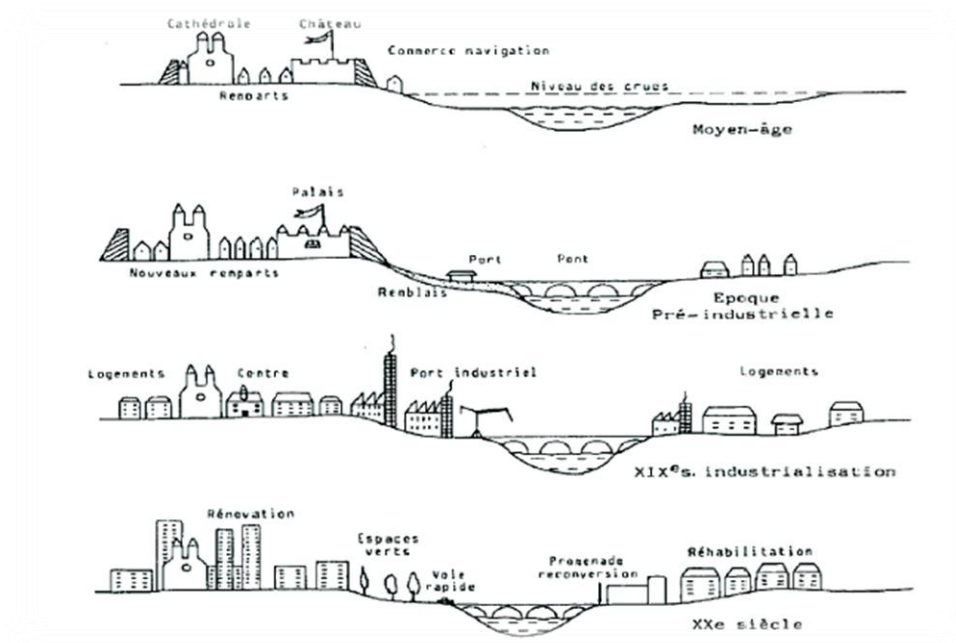
Este estudo incide nas frentes ribeirinhas, ou seja, o que permanece junto de um rio/estuário, caracterizado por um terreno adjacente a um curso de água, com estruturas artificiais, de uso urbano/industrial, Wrenn *et al.* (1983) descreve-as

¹Tradução livre pelo autor do original: “[...]podemos individualizar como cidades de agua, todos aquellos asentamientos urbanos, de estructura completa y de dimensión significativa, que mantienen com el agua, en sus dibersas formas, una relación visible importante.” (Bruttomesso, 1993, p. 2).

como áreas portuárias e industriais de grandes aglomerações urbanas, como as de Baltimore, Seattle e Boston.

*“Muitos portos e cidades cresceram e continuam crescendo, com base no benefício mútuo.”*² (Hayuth, 1982, p. 219).

Historicamente, verifica-se que as frentes portuárias e industriais foram precursoras no desenvolvimento do processo de urbanização, devido à sua ligação funcional entre as atividades económicas, comerciais e industriais. De acordo com Stevens (2005), o porto tornou-se o centro geográfico da cidade, proporcionando uma estrutura ao tecido urbano a partir do cais.



3. Evolução do crescimento das cidades em relação às suas margens.

² Tradução livre do autor do original: *“Many ports and cities grew, and are still growing, on the basis of mutual benefit.”* (Hayuth, 1982, p. 219).

2.1.1. Da História à Contemporaneidade

Ao longo de história, podem-se encontrar vários exemplos de cidades cuja água se tornou um elemento iniciático nos assentamentos das principais cidades primitivas, no crescimento do território e das suas populações (Benevolo, 1980). Este facto deve-se à presença das primeiras cidades portuárias, onde o planeamento urbano e a arquitetura da cidade se desenvolveram em torno do porto, por este ser visto como um ponto estratégico e essencial para o desenvolvimento económico.

Desta maneira, o desenvolvimento das cidades foi composto por eixos transversais à linha da costa, que permitiam não só vários pontos de vista do centro da cidade para o horizonte, mas também proporcionavam aberturas de acesso ao porto, mantendo uma ligação de proximidade com a água (Benevolo, 2009).

Durante o período Renascentista os pequenos portos das cidades europeias tornam-se os epicentros da economia, conduzindo à prosperidade da cidade e à necessidade do seu desenvolvimento urbano (Hoyle e Pinder 1992).

Adjacente ao crescimento das cidades portuárias e por conseguinte ao aumento da população, surge a necessidade da expansão espacial das cidades, levando ao surgimento de novos bairros, tendo em consideração o seu posicionamento estratégico e estabelecendo sempre uma relação com a água, adotando-a como acesso rápido de recursos naturais e determinantes à acomodação da população.

No século XVII, com a dependência das cidades das frentes de água, devido ao novo período dos descobrimentos marítimos, cidades portuárias como Londres, Liverpool, Marselha e Hamburgo começaram a ganhar destaque (Hoyle e Pinder, 1992). As atividades relacionadas com a água, piscatórias e comerciais, marítimas ou fluviais, tornam-se o uso fulcral da costa, conduzindo à importância da imagem e da organização do porto.

4.Fases do desenvolvimento urbano em torno da frente ribeirinha.



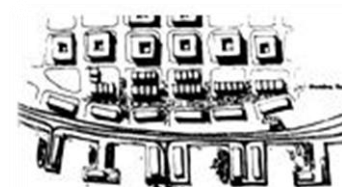
Porto-cidade. Idade Medieval, século XIX



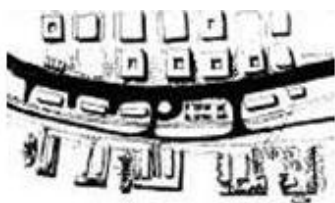
Século XIX



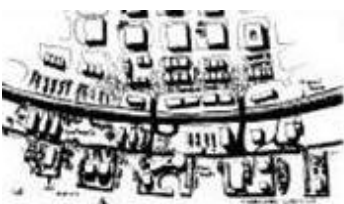
Século XX



Porto-cidade industrial moderna



Remodelação de frente de água, 1970



Renovação da relação cidade-porto até a actualidade

No século XVIII, com o aparecimento da máquina a vapor, surgem grandes infraestruturas, impondo transformações significativas na relação cidade-água. Novas instalações junto à orla, necessárias para acomodar o aumento do fluxo comercial; um aumento de população nos centros industriais, centrado na intensificação da urbanização e à extensão da cidade mais distante do porto; e um acesso restrito ao porto, criando uma desconexão da margem com a cidade (Hein, 2011).

Na década de 1950, dada a introdução dos contentores de embarque e a evolução dos meios de transporte de mercadorias, estas áreas portuárias desenvolveram-se, permitindo que se acomodassem com a necessidade de ganhar vantagens económicas (Hein, 2011). Porém, este acontecimento levou a uma redução acentuada dos trabalhadores, provocando um despovoamento das cidades portuárias (Kostopoulou, 2013) e originando cada vez mais a uma cidade voltada de costas para o rio, apresentando pouca ou nenhuma relação com o mesmo (Saraiva, 2010).

Desta forma, a íntima relação funcional e espacial entre o porto e cidade foi-se dissolvendo, não apenas a um nível físico, mas também social e económico, predispondo a um processo de transformação e reordenamento das áreas portuárias. Assim, na segunda metade do século XX, verificam-se intervenções de revitalização em inúmeras cidades como Liverpool, Londres, Barcelona, Boston, Hamburgo, proporcionando novas estratégias e novos modelos de desenvolvimento urbano (Bruttomesso, 2007). Estratégias que surgem na tentativa de monumentalizar a orla, aproveitando a água para a edificação, desde habitação a elementos icónicos e singulares, revelando um papel emblemático para a cidade e para as suas frentes de água (Bruttomesso, 1993).

2.1.2. Estratégias de Intervenção numa Cidade Contemporânea

Numa ótica interventiva em frentes de água, foi fundamental ter em consideração o contexto histórico e a evolução morfológica da cidade, de modo a perceber quais as razões para o seu abandono e decadência. *“Pode-se ter perdido uma relação com a água que era, sobretudo, uma relação eminentemente funcional. Entretanto ganhou-se um novo centro financeiro e de negócios, um teleporto, um polo hoteleiro e turístico, uma marina, um aeroporto, um oceanário, um parque temático, uma área de lazer e de fruição lúdica e cultural, [...] uma imagem de cosmopolitismo e de modernidade [...]”* (Portas, 1998, p. 7).

Verifica-se num contexto geral urbano, que o conceito de frentes de água, enquanto espaço dominante e particular de cada cidade, prevê uma diversidade de intervenções. Um exemplo disto são as cidades portuárias, cujos espaços industriais obsoletos, abandonados como consequência da transição da era industrial para a era pós-industrial, estabelecem desafios e oportunidades no âmbito da requalificação urbana. Constata-se ainda que estes espaços portuários, localizados na maioria das grandes metrópoles mundiais, são definidos como espaços centrais nas cidades, que constituem potencialidades ao nível do papel da cidade, de simbologia e de visibilidade. Interpretados como espaços físicos, onde se concentram uma diversidade de atividades, acessibilidades, e vivências, que resultam de uma intervenção social num contexto de organização do espaço urbano, manifestando os valores de uma sociedade, e conquistando o valor simbólico (Ferreira, 1997; Castells, 1983).

“A denominação plural do conceito (frentes de água) deixa antever uma diversidade de transformações ou de projectos anunciados que, diferentes ou semelhantes, contêm em si a materialização de uma nova condição urbana ou de um desejo de renovação.” (Portas, 1998, p. 10).

Segundo o princípio mencionado por Krieger (2004), a intervenção urbana nas frentes de água, deverá ser um processo que se adapta às consecutivas mudanças.

Os primeiros planos de renovação das frentes de água nos anos 1970 apresentaram visões funcionalistas, promovendo centros com uma única atividade produtiva e destruindo assim, a antiga forma dos portos, criando outras estruturas espaciais. No entanto, foram poucos os casos em que a monofuncionalidade conseguiu sustentar a longo prazo uma conformidade espacial e uma marca na sociedade local.

Já nas décadas de 1980 e 1990, os planos urbanísticos abstraem-se do monofuncionalismo, procurando adaptar o desenho urbano às características, à memória e à identidade dos locais. Deste modo foi necessário recorrer a uma implantação que envolva um conjunto de atividades diversificadas numa determinada área central.

Na perspectiva de Castells (1983), as intervenções de renovação urbana idealizam a reformulação de uma unidade social em torno de uma unidade central, acrescentado ainda, que esta ideologia definida nos planos de urbanísticos visa a contemplar o papel do centro, como elementos integrador da cidade.

Todavia, apesar das particularidades de cada operação, são perceptíveis algumas características urbanísticas comuns, relativamente à estratégia de cidade ideal tal como Coelho e Costa (2006, p. 42) citam:

“Algumas propostas de classificação tipológica têm também sido esboçadas: Rinio Brutomesso distingue as operações da administração pública das operações das sociedades de construção, AnnBreen e Dick-Rigby distinguem a “cultural waterfront”, a “environmental waterfront”, a “historic waterfront”, a “mixedused waterfront”, a “recreational waterfront”, a “residential waterfront” e a “working waterfront”; HanMeyer identifica quatro diferentes atitudes urbanísticas nas operações de renovação – a divisão entre a cidade e a infra-estrutura, a relação entre a cidade e a infra-estrutura como um desenho de moda, a relação entre a cidade e a infra-estrutura como um projecto de arquitectura, e a relação entre a cidade e a infra-estrutura como um projecto de desenho urbano.”

Não obstante estas tentativas de classificação tipológica, existem ainda outros métodos de qualificar as operações de renovação, através das novas centralidades criadas com objetivo nas funções privilegiadas. Chaline (1991) considera essencial caracterizar os diversos tipos de centralidades, sendo estes: a centralidade de domínio comercial e lúdico; a centralidade a fim do domínio económico; e a centralidade fundamentada em equipamentos culturais ou recreativos, cuja ideia é contemplar a imagem global da cidade, em virtude dos fluxos de visitantes.

Norcliffe *et al.* (1996) consideram cinco elementos essenciais que consolidam o êxito das intervenções ribeirinhas: a habitação, o emprego, o turismo, o lazer, e herança histórico-cultural. A função de lazer é a mais privilegiada nas ações de reconversão, uma vez que aliada à componente da herança histórico-cultural, exerce um papel importante na conservação da identidade da cidade.

Dentro do âmbito das estratégias de intervenção, o *Project oOlympic Sculpter Park*, em Seattle, uma intervenção do atelier Weiss/Manfredi, não só serve de exemplo aos fundamentos aqui apresentadas por diversos atores, como também enfrenta algumas condicionantes semelhantes à frente ribeirinha de Lisboa

O projeto localiza-se no último terreno industrial existente na sua frente ribeirinha urbana. Trata-se de um projeto destinado a um equipamento cultural e a sua implantação foca-se na importância de garantir a transição entre a cidade e a água, através de um percurso expositivo exterior, dedicado à escultura contemporânea.

O sítio de atuação possuiu uma característica idêntica ao projeto em curso, no sentido em que este apresenta uma diferença de cotas entre a faixa na ribeirinha e a parte mais interior do terreno. Esta é uma condicionante que Weiss e Manfredi resolvem a partir de um percurso que parte de *Broad Street*, transversal ao rio e que leva as pessoas até à frente ribeirinha. O percurso segue pela faixa térrea, interligando os fluxos urbanos e criando uma ligação entre a cidade e o rio.

O início do percurso é marcado pela presença do equipamento, no topo, respeitando a linha da rua e permitindo determinar as entradas mais diretas ao seu



5. Projecto Olympic Sculpter Park, antes da intervenção



6. Projecto Olympic Sculpter Park em Elliot Bay waterfront depois da intervenção e em 2007

Este percurso não funciona apenas como um local de passagem; é por si só um espaço expositivo que introduz a temática alternativa da escultura contemporânea e promove de forma mais natural as obras dos artistas a quem o percorre.

Infrastructure X-Ray

- CAN THE PRINCIPLE OF SKULATING BE RECONSTRUCTED AS A REORGANIZING INSTRUMENT? & (RE)ORGANIZING, BRIDGING LANDSCAPE.
- HOW CAN AN INTELLIGENT INFRASTRUCTURE SUPPORT CONTINUING ART/URBAN LIFE
- HOW CAN A PROGRAM OF REGENERATION BE REFORMULATED TO SUPPORT A PROGRAM FOR ART.

15

2.2. ELEMENTOS DA ESTRUTURA URBANA

“A sociedade contemporânea tem sofrido mudanças, grandes transformações e ficam inquietos perante as formas que adoptam as cidades e perante os perigos de todo o tipo que parecem gerar para a sociedade e o meio ambiente.” (Ascher, 2001, p. 17).

A evolução morfológica da cidade e a nova escala que ela atualmente apresenta, tem provocado metrópoles descontínuas, manifestando à escala do peão fragilidades ao nível da conexão urbana. Esta descontinuidade é visível essencialmente entre a cidade e o rio, afastando a possibilidade de contato físico e até mesmo visual, sendo estes os fatores determinantes que qualificam as experiências de vivência na cidade.

Deste modo, refletir sobre a cidade pressupõe uma adaptabilidade, considerando um diálogo entre os vários elementos urbanos que a constituem e que estes sejam capazes de encontrar alternativas que proporcionem diferentes experiências na vida urbana. Procura-se assim, uma centralidade multifuncional e polivalente que agregadas às outras redes urbanas, consiga “ [...] garantir a continuidade das permanências essenciais de longo prazo, preservando as qualidades formais já sedimentadas e conseguindo integrar as novas oportunidades.” (Aguiar et al., 1998, p. 1).

É através do desenho da arquitetura e de urbanismo que se pretende integrar de forma harmoniosa estes elementos estruturantes com a confinante malha consolidada, incumbindo ao arquiteto um planeamento à escala do peão que ofereça percursos e espaços de permanências não só funcionais mas compatíveis às condições procuradas pelos que percorrem e habitam a cidade.

Deste modo será discutido o espaço público como sistema agregador, reunindo vários elementos que o caracterizam, tais como, a praça como espaço coletivo e de carácter identitário, a rua como ato de percorrer e criar um percurso e a integração das infraestruturas viárias numa cidade contemporânea.

8. Lisboa, A praça do Centro Cultural de Belém (1993), obra dos Arquitetos Vittorio Gregotti e Manuel Salgado



2.2.1. O Espaço público como sistema agregador

“O Espaço Público é o local onde as pessoas vivem grande parte do tempo. É o espaço onde circulam, seja de automóvel ou a pé, é o espaço onde se encontram, onde se sentam, onde conversam. É onde se fazem as manifestações e as procissões, as grandes festas e os funerais, é onde se expressam colectivamente as grandes alegrias e as grandes dores. Vendo bem, o espaço público é a essência da cidade e é através dela que é representada.” (Salgado, 2000, p. 9).



Estes espaços públicos, definidos pelo enquadramento urbanístico e social, são caracterizados como um espaço de encontro, convivência coletiva, comércio, atividades e de circulação dos seus utilizadores, proporcionando-lhes um sentimento identitário e conduzindo-os à apropriação do espaço. Representam um elemento de interligação urbana, onde “ [...] mais do que um receptáculo, é o espaço que acrescenta valor à esfera intimados indivíduos, é onde se vivencia a forma pública das nossas cidades, são espaços que podem estimular o heterogêneo e fragmentado tecido urbano e que podem possibilitar a interconexão com o novo meio fluente contemporâneo.” (Trigal, 2010, p. 40).

Constata-se que o espaço público é fundamental no projeto de definição da forma urbana, entendido como um elemento de conexão territorial que atua a vários níveis: ao nível da continuidade urbana; ao nível da forma da malha urbana; ao

9. Londres, Speakers Conors (1933). O espaço público destinado a liberdade de expressão.

nível da mobilidade e acessibilidade aos diversos espaços; ao nível social e ambiental; e ao nível da visibilidade da cidade, concedendo uma maior harmonia e coerência do tecido urbano, através da interligação de malhas de diferentes redes urbanas.

O espaço público manifestam-se como espaços vazios em inconsonância com os cheios, porém consideram-se como um desafogar da cidade face à sua consolidação e aos espaços privados. Os espaços públicos, designados como um sistema de espaços coletivos (SEC), para além de permitirem a relação e o acesso ao edificado, são denominados como um princípio na base do traçado das cidades, antecedente às projeções volumétricas, o “ [...] *chamado modelo tradicional de traçar e urbanizar antes e construir depois.*” (Portas, 2005, p. 195).

No entanto, Borja e Muxí (2003) não assumem o espaço público apenas como um vazio entre edifícios, mas essencialmente como um espaço multifuncional, que assume um papel simbólico numa sociedade de memórias e de identidades, apresentando por vezes, uma imagem de ostentação, envolvido por edifícios singulares. Como constata Bruno Zevi (1996), o espaço público está intimamente ligado à arquitetura, pois é esta que o molda e que os “*preenche*” de vida (p. 25).

No sentido de reaver a identidade e o carácter do espaço público em determinado local a regenerar e revitalizar, Nuno Portas (2005) defende nestas matérias, a importância de interiorizar a caracterização de um espaço coletivo, na presença das mudanças de paradigmas entre o interior/exterior. A requalificação das ruas e espaços livres têm como objetivo evidenciar e consolidar as relações entre o edificado e o espaço exterior de permanência e circulação, que possibilitam um seguimento das atividades para o exterior, conferindo-lhe para um novo dinamismo na relação entre os cheios e os vazios da cidade.

Um exemplo de recuperação de espaços vazios e degradados, associados à fusão entre o espaço público e a arquitetura, é o Centro Cultural de Belém (CCB), da autoria dos Arquitetos Gregotti e Salgado. O CCB apresenta-se um dos maiores

edifícios de carácter cultural em Portugal e é um dos projetos mais emblemáticos da arquitetura portuguesa recente.



Para a implementação deste projeto, foi fundamental encontrar um equilíbrio entre a escala do mesmo e os monumentos pré-existent. Uma das suas características mais interessantes advém do facto de as suas formas geométricas, puras e de grandes dimensões, emparelharem-se com o espaço público exterior, prolongando-o para o seu interior, através de uma grande rua que percorre longitudinalmente o CCB, desde a Praça do Império.

Existe um percurso axial, onde se desenvolvem vários espaços e que intersecta toda a estrutura. Num primeiro nível, na fachada a Praça do Império, existem espaços comerciais; num segundo nível surge uma grande praça elevada, que funciona como receção ao centro de exposições. Esta “rua” central comunica por sua vez com percursos transversais, cuja relação com as ruas adjacentes faz-se através de jardins assentes em plataformas elevadas.

Uma vez que as barreiras existentes, viárias e ferroviárias, ao longo da frente ribeirinha provocam uma interrupção na relação estabelecida entre esta zona e o Tejo, a fachada sul veio funcionar não só como uma resposta cega ao tráfego e aos comboios, como também de plataforma onde as pessoas possam usufruir, a uma cota superior, de espaços públicos e ajardinados. Deste modo, o espaço público encontra-se num plano elevado, o que permite a criação de uma relação com o rio, que não seria possível ao nível térreo.

Este caso de estudo coloca em prática um espaço público que resulta da expansão de um espaço exterior para o interior do edifício, prolongando ruas e originando novos percursos no seu interior. Adicionalmente, introduz uma solução para a criação de uma relação entre o edifício, o rio e os utilizadores, mesmo na ausência de uma conexão física direta, através da elevação do espaço público.

Estas são as características mais interessantes que servem de inspiração ao presente projeto, em que as ruas existentes poderão servir para orientação dos seus percursos e onde é necessário encontrar uma solução que fomente a relação entre os utilizadores e o rio, mesmo existindo uma distância física, através da criação de um espaço público elevado.



11. Centro Cultural de Belém. A continuidade entre espaço público interior e exterior (Jardim praça do Império).



12. Alcobaça, Mosteiro de Santa Maria de Alcobaça.

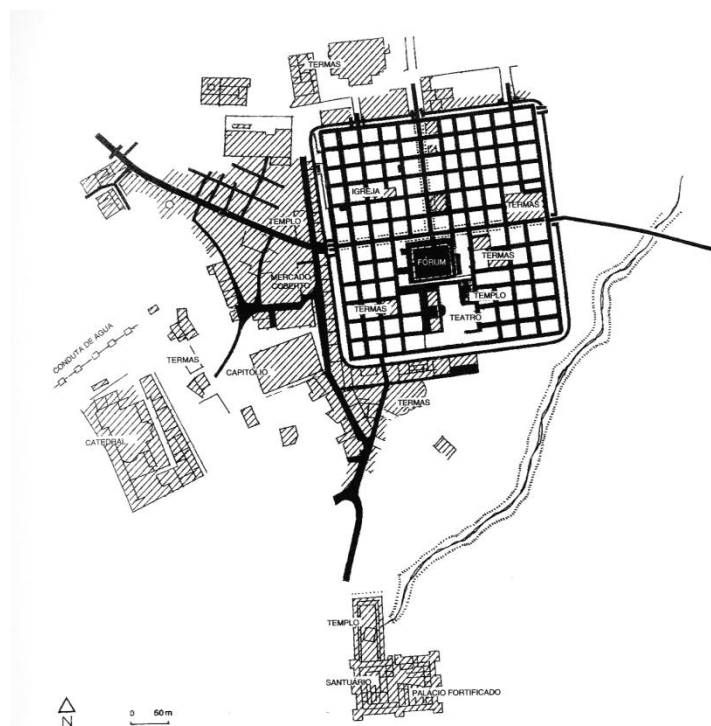
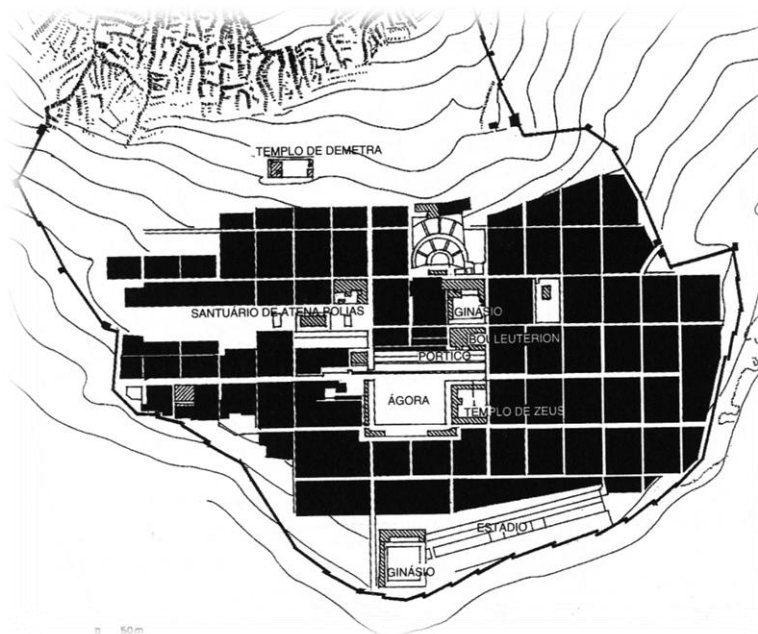
2.2.2. A praça de carácter identitário

“A palavra praça designa um espaço livre que serve uma determinada função: a praça, como espaço criado pelo homem e disposto para os seus fins, portanto um espaço amplo mas com um conteúdo definido. [...] É por via erudita que a civilização ocidental utiliza a praça com um sentido muito próximo da agora ou do fórum resume essencialmente a representatividade política da cidade, com formas diferentes das formas clássicas.” (Conceição, 2002, p. 53).

Já desde o tempo da civilização grega que se manifesta uma relação hierárquica entre os elementos urbanos na cidade, sendo o espaço público um elemento privilegiado em relação à estrutura urbana, assumindo um papel importante na composição da cidade. A esses espaços, considerados Praças, os Gregos davam-lhe o nome de Ágora, o centro da vida público, marcado por atividades políticas e coletivas. Já os Romanos designavam estes espaços por Fórum, entendidos como espaços fechados em relação ao quarteirão, limitados pelas fachas das grandes massas construídas que formavam assim as suas paredes (Rossi, 2001).

Embora estes espaços tivessem configurações diferentes, nas suas relações com o tecido urbano, tanto as Ágoras gregas como os Fóruns romanos, ambos partilhavam do mesmo sentido de lugar, no sentido em que eram espaços que assumiam o centro da vida urbana, caracterizados pelo seu dinamismo, político, comercial ou social (Rossi, 2001).

O período medieval veio confirmar justamente esse protagonismo. Embora as praças se formassem de forma relativamente espontânea, resultado de um cruzamento e alargamentos entre as ruas e a sequência das construções, os seus critérios de composição e conceção não seriam por mero acaso, atendendo a funções diversificadas e dividindo-se normalmente em Praça do Mercado e Praça da Igreja (Lamas, 2011).



13. Plano de conjunto de Priene, cidade grega e respectiva Ágora

14. Plano de conjunto de Timgad, cidade romana, e respectivo Fórum

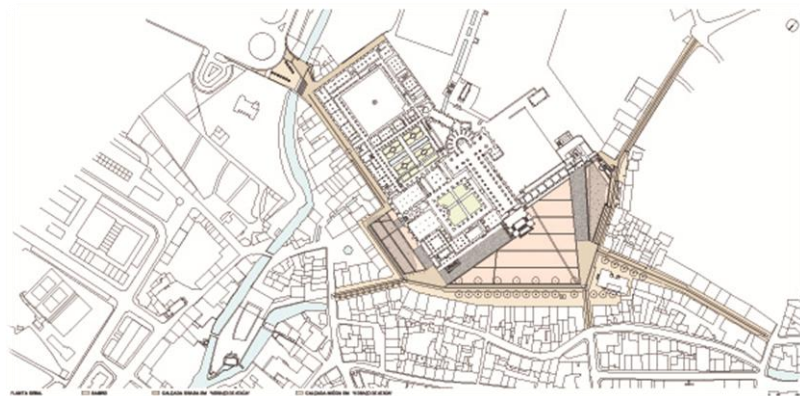
Com o surgimento do Iluminismo e do Renascimento, assiste-se a uma reformulação dos seus pressupostos, integrando valores clássicos no urbanismo e arquitetura. Como consequência destas transformações, a Praça acaba por se tornar um elemento de carácter simbólico e estético na estrutura urbana das cidades renascentistas, sendo o lugar que manifestava edifícios de maior importância cívica ou religiosa e as atividades políticas, lúdicas ou comerciais (Lamas, 2011).

Foi no contexto do séc. XVIII, que a praça surgiu como um espaço público dedicado à democracia e à implementação do termo sociabilidade, que permitia a expressão pública ao indivíduo, sendo considerada um cenário de poder urbanístico. Este elemento no urbano resulta de um espaço coletivo considerado como “palco” da vida pública na cidade, onde a constante relação entre o homem e o lugar se manifesta na apropriação daquele espaço.

“Uma parte considerável da vida pública continuou a desenvolver-se nas praças; preservando o essencial do seu significado, assim como uma parte das relações que unem naturalmente as praças e os edifícios que as envolvem.” (Sitte, 1890, p. 83).

Desta forma, não só funcionam como elementos na organização da cidade, como lhes é inerente uma identidade face à temporalidade, uma cultura e uma singularidade do local, enquanto desenho e integração no tecido urbano. As praças readaptam-se, não só em termos morfológicos, como também em termos de uso e carácter identitários do espaço, conforme a cultura e as necessidades atuais. *“A praça na cidade ocidental é pensada como um marco da centralidade cultural, entendida como o fórum de encontros e manifestações sociais, do indivíduo e da comunidade, consequentemente, de funções e arquitecturas significativas.”* (Silva, 2013, p. 84).

Desde o século XX, o elemento praça como elemento agregador urbano é sujeito a intervenções no sentido de revitalizar o tecido urbano, a fim de valorizar o património edificado, *“ [...] através de uma ideia de monumentalização do espaço e valorização do elemento arquitectónico”* (Silva, 2013, p. 98).



Foi neste contexto que decorreu o projeto de requalificação do largo do Mosteiro de Santa Maria de Alcobaça, da autoria do Arquiteto Gonçalo Byrne. O elemento praça assume um papel de espaço público importante, no que diz respeito à relação entre a arquitetura e as vivências sociais no espaço coletivo.

Este projeto incidiu no território envolvente do Mosteiro, uma vez que manifestava um espaço sem relevância que pouco ou nada se relacionava com a cidade. Esta intervenção procurou num modo geral, promover e estimular uma relação de consonância e harmonia entre a cidade e o Monumento. Neste caso foi uma proposta, cuja hierarquia não se centra no Mosteiro, mas sim que o Mosteiro dispõe de uma posição de reconhecimento em relação à própria praça.

Gonçalo Byrne procura com a introdução desta praça um alinhamento, que permita observar por inteiro o Mosteiro e posteriormente trabalhá-la dentro do âmbito do espaço público, desenhando um grande passeio público arborizado em frente às fechadas, esplanadas e zonas de estar. Uma proposta de espaço vazio entre a cidade e o mosteiro, moldado ao contexto arquitetónico, social e cultural e articulada ao tecido pré-existente, oferecendo um novo cenário urbano.

“Desta forma, foram concebidos espaços excepcionais, nem sempre de acordo com processos harmoniosos, que poderão não ter existido como tal na sua forma original, mas que hoje ganharam um sentido de valor patrimonial a preservar.” (Silva, 2013, p. 98).

15. Planta de Implantação. A Praça 25 de Abril em Alcobaça a promover a relação entre a cidade e o Mosteiro

Um espaço vazio, caracterizado como praça, assume um papel de espaço público importante no que diz respeito à relação entre a arquitetura e as vivências sociais no espaço coletivo.



16. Praça de Alcobaça e em plano de fundo o Mosteiro de Santa Maria de Alcobaça



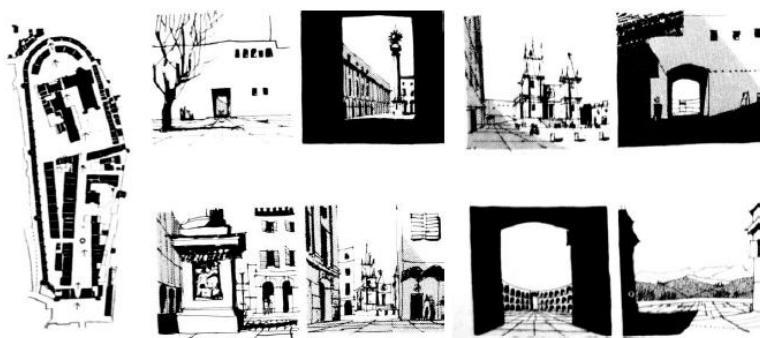
17. Galerías de París

2.2.3. A Rua como Percurso

“As ruas, a rede de linhas habituais ou potenciais de deslocação através do complexo urbano, constituem os meios mais significativos através dos quais o todo pode ser organizado.” (Lynch, 1960, p. 69).

As ruas são os organizadores de toda a dinâmica da cidade, responsáveis pela articulação dos elementos urbanos; são canais de comunicação a novos momentos, integrando conteúdos e linguagens, que estabelecem a transição de interesse entre espaços (Lynch, 1960).

Estes espaços, considerados vazios entre cheios, apresentam-se como um elemento pré-definidor no planeamento urbano, porém a sua forma e conteúdo advém da arquitetura que a envolve, pois é ela que lhe dá identidade, caracterizando-a como um espaço habitável, de diferentes dimensões e objetivos.



Neste sentido, Panerai e Mangin (1999) descrevem que a rua adota duas posturas: a de definir e servir as parcelas edificadas *“limitar o cheio”*, e a de proporcionar deslocações, desenvolvendo um percurso que permita a coesão entre vários espaços da cidade. Desta forma, a rua é caracterizada como uma estrutura simples e contínua que proporciona a circulação, direta ou sinuosa, larga ou estreita, integrada numa malha regular ou num plano orgânico. Panerai e Mangin (1999) caracterizam a rua, segundo as suas diferentes escalas e funções, apresentando exemplos de ruas ordinárias, as ruelas e passagens, as principais, os *boulevards* e avenidas, e os passeis públicos.

18. Gordon Cullen “A paisagem urbana surge na maioria das vezes como uma sucessão de surpresas ou revelações súbitas.”

Já José Lamas (1989), define a rua como elemento morfológico, decisivo no desenho do espaço público e fundamental na composição da cidade e estruturante das relações humanas. “ [...] *Assenta num suporte geográfico preexistente, regula a disposição dos edifícios e quarteirões, liga a vários espaços e parte da cidade, e confunde-se com o gesto criado [...].*” (p. 5). Segundo José Lamas (1989), é fundamental que o desenvolvimento deste elemento proporcione um desenho capaz de responder às necessidades da cidade, através da sua escala, texturas, materiais e sombras.

Kevin Lynch (1960) destaca as 5 partes constituintes na estrutura urbana, através das características que as identificam e diferenciam, concluindo que os elementos que as pessoas utilizam para a composição da imagem da cidade são: os caminhos, os limites, os bairros, os pontos marcantes e os pontos nodais. Estes elementos são responsáveis pela articulação de diferentes apropriações da cidade, sendo o método principal para o ato de “coser” a cidade.

“São canais ao longo dos quais o observador costumeiramente, ocasionalmente, ou potencialmente se move. Podem ser ruas, calçadas, linhas de trânsito, canais, estradas-de-ferro.” (Lynch, 1960, p. 47).

Considera-se, assim, que a estrutura urbana é a protagonista nas articulações das diferentes acomodações do território. Uma estrutura composta por elementos urbanos distintos, tais como as “barreiras” criadas por rios, estradas, viadutos e elementos de ligação, que apresentam quebras e limites no percurso, abrindo uma nova *“possibilidade do sentido e da significação.”* (Trias, 1985, p. 127).

Deste modo, considerando a rua um elemento físico na estrutura geográfica e um elemento preponderante na organização do traçado da cidade, o percurso procura utilizar esse traçado para unir os espaços de interesse comum, consoante o território e as pessoas que o habitam.

Segundo José Lamas (2000), o percurso é caracterizado como uma função secundária, que serve de apoio à função central de uma determinada área, que

pode não estar cingido a uma representação física, mas sim funcional, contribuindo involuntariamente para um elemento agregador entre dois pontos.

Como auxílio à ideia de percurso, Charles Baudelaire, no século XIX, desenvolve o termo “*flâneur*”. Walter Benjamin (1930) considera uma ação modernista que surge em Paris pela importância do ato de caminhar e ideia de percurso. A reflexão deste termo é entendido, não pela geometria das ruas e do traçado da cidade, mas essencialmente, remete à ideia de passeio e memória, conectando diferentes lugares através de uma narrativa.

Foi então, no século XIX, com as transformações da cidade de Paris, desenvolvidas por Haussman, que o termo “*flâneur*” se manifestou, apresentando condições de apropriação e que fosse descoberta uma “nova cidade” através do ato de caminhar.

“Antes de Haussman não existiam praticamente passeios largos, e os estreitos ofereciam fraca protecção contra os veículos que circulavam. Sem as passagens cobertas (passages), a deambulação pela cidade dificilmente poderia ter alcançado a importância que veio a ter.” (Benjamin, 1930, p. 38).



19. As Galerias de Paris As ruas interiores



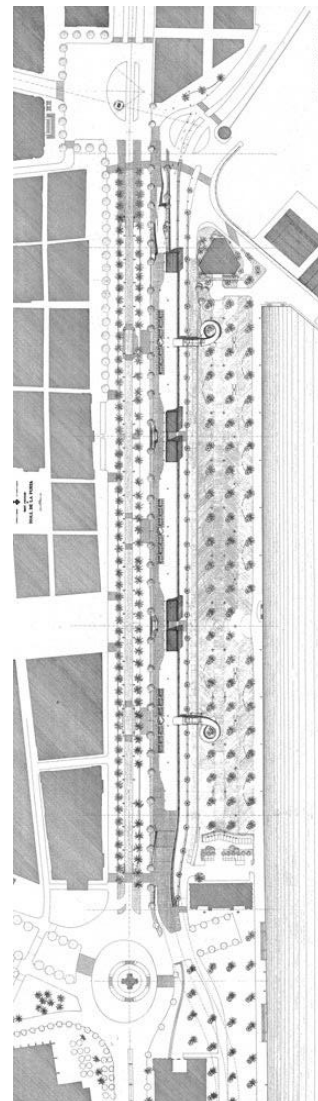
Destacam-se, assim, as galerias de Paris que à semelhança da proposta de espaço público para o local de intervenção, a reformulação do traçado permite uma nova forma de atravessar a cidade. Para Walter Benjamin, as galerias de Paris e o “*flâneur*” de Baudelaire são referidos para demonstrar a importância do caminho como forma de percorrer e apropriar a cidade. As passagens são qualquer coisa de intermédio entre a rua e o interior. “*Se quisermos destacar um recurso artístico das fisiologias, constataremos que ele coincide com o mais conseguido entre os do suplemento literário: o de transformar o boulevard em interior.*” (Benjamin, 1930, p. 39).

Através das “*passages*”, confinadas por edifícios, criaram-se vastos interiores públicos para a sociedade. As galerias (*passages*), como elementos arquitetónicos, são vistas como espaços de carácter individual, “*um interior diferente*”, “[...]um espaço onde o interior e o exterior se encontram, onde o público e o privado literalmente encontram o chão comum” (Teyssot, 2010, p. 236). As galerias tornam-se assim extensões das ruas, originando novas ligações e impulsionando uma nova forma de viver a cidade.



21. Ligação entre a rua Jean-Jacque Rousseau e a rua do Bouloi. A rua como “*passage*” entre o interior e o exterior e como elemento de distribuição entre público e privado

22. Barcelona, Plano urbano Moll de la Fusta, elaborado por Manuel de Solà-Morales



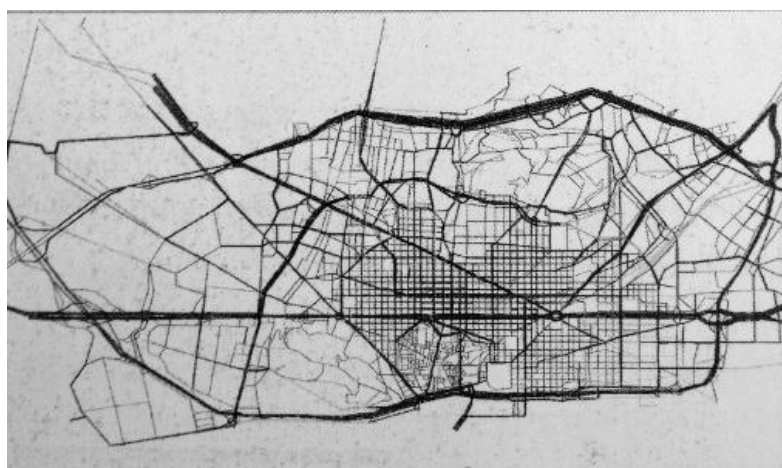
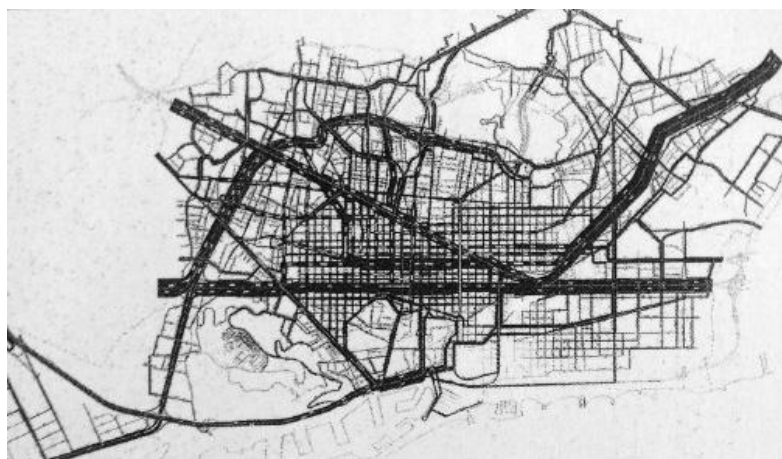
2.2.4. As infraestruturas numa cidade contemporânea

As infraestruturas, em conjunto com outros elementos urbanos, como ruas, praças e espaços verdes, são parte integrante do espaço público urbano, constituindo uma estrutura de grande importância na vivência das cidades. São estes espaços os precursores na dinamização social das sociedades, considerando assim “ [...] *o principal espaço do urbanismo, cultura urbana e cidadania. É um espaço físico, simbólico e político.*”³ (Borja e Muxí, 2003, p. 8).

A relação do espaço público com as infraestruturas urbanas surge com a massificação da produção do automóvel a partir da revolução industrial e pela procura da eficiência do transporte público na ligação com os tecidos urbanos em que se insere. Com isto, surgem novas possibilidades de alcançar diferentes pontos geográficos, encurtando a relação distância/tempo (Gausa, 1997), reduzindo a importância da distância e proporcionando uma maior dispersão dos elementos urbanos. Junto a este facto, constatou-se o aparecimento de novas centralidades nas cidades, afastadas do centro, modificando as relações de sociabilidade e alterando os modos de vida das populações.

As infraestruturas são deste modo, compreendidas como elementos permanentes na urbanização e de interligação na trama urbana, potenciando a comunicação entre a cidade e o território. No entanto, devido à sua forma física, nomeadamente a sua dimensão paisagística, estes elementos infraestruturais introduzem uma nova escala que as caracterizam como uma “*figura aterrorizante*” (Secchi, 2005, p. 83), entrando em conflito com o espaço urbano e podendo também conduzir ao efeito de segregação. Como refere Nuno Lourenço (2006), estas acabam por se transformar em barreiras físicas, que prejudicam a articulação e a continuidade dos tecidos da cidade, levando a transformações na identidade urbana e ao afastamento de interações sociais.

³Tradução livre do autor do original: “[...] *el espacio principal del urbanismo, de la cultura urbana y de la ciudadanía. Es un espacio físico, simbólico y político.*” (Borja e Muxí, 2003, p. 8).



Deste modo, a formada cidade contemporânea cresce, enfrentando nos dias de hoje duas escalas distintas: uma escala territorial pela qual se regem os sistemas infraestruturais; e uma escala urbana, a partir de qual se desenvolve o espaço público e os elementos que a compõem. Duas formas de fazer cidade, onde a relação entre estas duas escalas, tornam-se um tema relevante do urbanismo e paisagismo atuais, na perspectiva de combinar estas duas disciplinas e encontrar uma solução mais harmoniosa, capaz de estabelecer um espaço urbano coeso.

Como resolução ao problema infraestrutural contemporâneo, segundo Bélanger (2010), a infraestrutura deverá ser pensada como elemento paisagístico que se reintegre na estrutura urbana e apoie a continuidade da mesma. *“Ao longo das últimas décadas de desindustrialização, as redes de espaço aberto foram*

23. Barcelona, a Ronda Litoral. A rede viária antes e depois da conclusão (1986-1992). Simplificação da rede e diminuição do tráfego

ressuscitadas através de cinturas verdes, centros verdes e caminhos verdes.”⁴ (Farhat, 2011, p. 276). Esta ideia de infraestrutura como paisagem conduz, inevitavelmente, a um modelo diferente de espaço público. Procura-se conferir a estes espaços uma identidade e função, complementando com a existência de equipamentos, ou até percursos urbanos existentes ou propostos, introduzindo “ [...] uma visibilidade, presença constante de pessoas e que se articulem de forma muito próxima com outras funções.” (Carvalho, 2003, p. 220).

Várias operações urbanas já desenvolvidas, especialmente nas cidades europeias, procuram requalificar o seu sistema infraestrutural de mobilidade, através de novas estratégias, relacionando o seu desenho com os elementos adjacentes, especialmente com o espaço público, uma vez que este assume um papel de conector urbano. É através do desenho que se pretende vencer esta dualidade entre escalas, dando às infraestruturas um novo significado urbano.

É possível verificar em Barcelona, antes da sua requalificação ribeirinha, um conjunto de infraestruturas em desuso, que de acordo com Borja e Muxí (2003), podem ser caracterizados como espaços residuais ou vazios urbanos que surgem nas cidades e que devem ser encarados como um potencial de requalificação e coesão urbana. Solà-Morales (1996) destaca ainda a importância destes espaços na estrutura da cidade, pois se estiverem bem localizados, no interior da cidade, em frentes ribeirinhas ou junto a nós intermodais, manifestam oportunidades únicas para requalificar e regenerar a cidade e os tecidos urbanos, mantendo a sua identidade e valores.

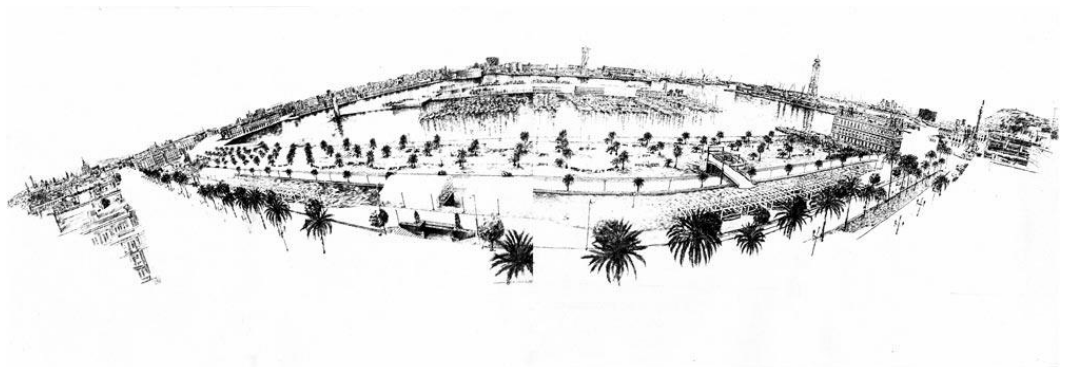
Deste modo, na recuperação do Porto Velho de Barcelona, procurou-se uma reorganização da sua frente portuária, envolvendo um projeto urbano de grande escala do *Moll de la Fusta*, elaborado por Manuel de Solà-Morales. O ponto de partida neste projeto focou-se essencialmente num sistema viário pré-existente da Ronda Litoral, construído na década de 1950 entre *Moll de la Fusta* e o *Passeig de*

⁴Tradução livre do autor do original “Over the past decades of deindustrialization, open space networks have been revived through greenbelts, greenhearts, and greenways.” (Farhat, 2011, p. 276).

Colom, e introduz nesta recuperação uma nova escala na reorganização urbana na cidade.



Assim, Solà-Morales converte toda a antiga frente portuária, até à data composta por infraestruturas obsoletas, num espaço público, cujo desenho assume um papel fundamental no projeto do *Moll de la Fusta*, tanto na resolução do sistema viário pré-existente da Ronda Litoral, que corria o risco de se tornar uma barreira rodoviária entre a cidade e o mar, como na reestruturação da imagem da cidade.



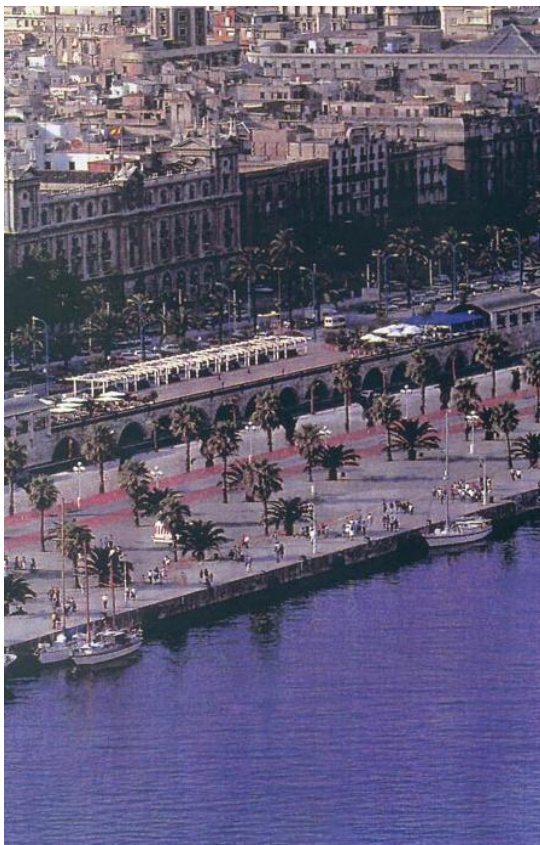
24. Barcelona, Moll de la Fusta (1903) A rede viária Ronda Litoral e o antigo cais/porto

25. Ensaio do Masterplan do Moll de la Fusta A integração da rede viária, Ronda Litoral, na requalificação da frente ribeirinha

Uma vez que o sistema viário da Ronda litoral, tornou-se uma peça indispensável e diretriz para a resolução de toda a proposta, Solà-Morales delineou um amplo percurso adjacente ao mesmo, acompanhado pelo *Passeig de Colom* e o cais do *Moll de la Fusta*. Esta organização do espaço resultou numa frente portuária composta por três unidades distintas, porém articuladas através de um perfil característico. Solà-Morales procurou ainda referenciar o percurso através de três

grandes monumentos que compõe a envolvente, desenvolvendo desta maneira um projeto que demonstra um conjunto de intervenções vinculadas à realidade existente

O projecto *Moll de la Fusta* surge como um caso de estudo para a proposta deste trabalho, na medida em que, apesar de ser um modelo de recuperação da frente litoral de Barcelona, é essencialmente um modelo definido pela antiga infraestrutura viária, a Ronda Litoral. Esta contribuiu não só para a composição formal em concordância com o espaço público, como também funcionou como um elo de ligação entre o território, a cidade e o mar.



26. Moll de la Fusta (1982)
Autor: Manuel de Solà Moreles. A
infraestrutura e o espaço público

SÍNTESE

A apresentação deste capítulo “A cidade de água: o espaço público e as ligações urbanas” explora duas temáticas importantes no sentido de compreender as características e a composição de um território ribeirinho e de que forma a intervenção proposta de espaço público beneficiará a agregação do território.

A temática “as cidades e frentes de água” são fulcrais para o conhecimento do território em estudo, sendo que a relação cidade-água apresenta desde sempre uma potencialidade económica e consequentemente um elemento identitário e influente no processo de reconstrução das cidades com as frentes de água.

Assim, dão-se a conhecer estudos desenvolvidos por autores e especialistas, e um conjunto de abordagens defendidas nos processos e estratégias de intervenção em frentes de água, depreendendo que se por um lado as atividades portuárias e industriais ligadas à origem influenciam o desenvolvimento da cidade, por outro, vão igualmente contribuir para a sua crise. Deste modo, procurou-se processos que melhor se adequam aos seus contextos sociais, económicos e urbanos, privilegiando as estratégias de intervenção que beneficiam o retorno destes espaços à esfera pública.

Já a temática do espaço público e as ligações urbanas é cada vez mais importante, sobretudo nos espaços mais fragmentados e indefinidos da cidade, onde se verifica uma maior segregação social e uma carência relativamente às vivências urbanas. Deste modo, o espaço público procura desenvolver ligações responsáveis por reintegrar e reincorporar esses espaços na malha urbana, proporcionada uma dinâmica social, dado que o local de encontro e convivência entre as pessoas é o espaço público.

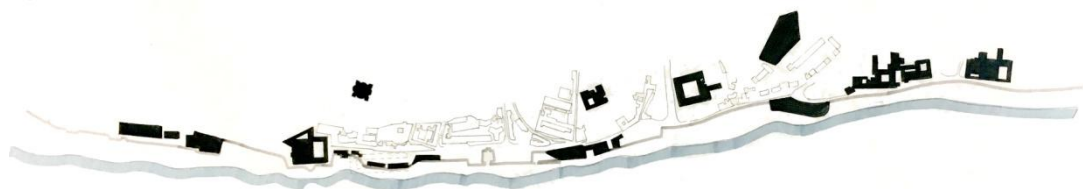
Em vista disso, analisou-se individualmente três elementos compositores do espaço público, a Rua e o Percurso, a Praça e as infraestruturas, permitindo compreender a integração e a funcionalidade destes elementos na estrutura urbana, e entender como se correlacionam, tendo em conta que a cidade é reflexo de uma cultura e de uma sociedade.

Esta temática relaciona-se com a qualidade e o êxito das cidades, essencialmente ribeirinha, sendo cada vez mais estudadas pelos urbanistas, tornando-se importante, na medida em que memória pré-existente servirá como fio condutor a novas transformações e elementos urbanos.

Assim, o plano proposto e a adotar terá que assegurar o sucesso da proximidade do elemento água com a cidade, ponderando o papel dos espaços portuários e industriais, sobretudo o terminal de contentores, avaliando de que modo a sua transposição para locais mais apropriados poderá introduzir novas possibilidades à cidade, do ponto de vista urbano.



1650



1755



1875



1879



2014

27. Evolução do local de intervenção. De Santa Apolónia a Xabregas. (Ver em Anexo)

3. O LOCAL DE INTERVENÇÃO - DE STA. APOLÓNIA A XABREGAS

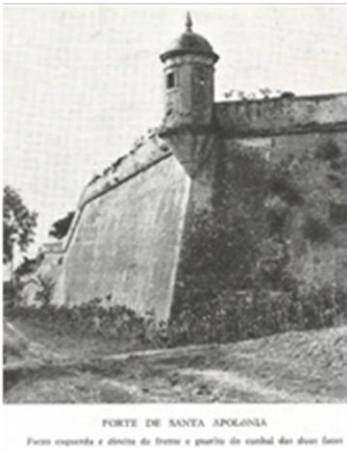
O local de intervenção sobre a qual se desenvolve a proposta para o Projeto Final de Mestrado localiza-se na zona oriental de Lisboa, na Freguesia do Beato, mais concretamente entre a estação de Santa Apolónia e Xabregas. Neste capítulo procura-se compreender os processos de formação urbana que contribuíram e conduziram ao “abandono” da área de Xabregas.

Deste modo, é necessário um enquadramento histórico para compreender: os acontecimentos responsáveis pela discrepância a nível social e territorial entre as zonas ocidental e oriental; os elementos estruturantes influenciadores do declínio deste território privilegiado; e o benefício da cidade ligado às condições geográficas e o impacto dos mesmos no território ocidental e oriental.

3.1. Enquadramento Histórico



28. Ruínas existentes do Forte da Cruz Pedra, início do séc. XX



29. Ruínas existentes do Forte de Santa Apolónia, no início do séc. XX

“A interação entre o rio e a cidade é permanente, evolutiva e mutuamente dependente e é fortemente influenciada pelo contexto geográfico no qual se estabelece a relação.” (Saraiva, 2015, p. 56).

Impulsionada pelos Descobrimentos, nos séculos XV e XVI, dá-se uma época de expansão da cidade de Lisboa, uma era de grande dinamismo acompanhada por um surto demográfico, que tornou necessária a transição das classes populares para o exterior da muralha Fernandina, apropriando-se primeiramente das zonas junto ao rio (Gaspar, 1994)

A zona Ocidental designava-se assim como um centro urbano e polo dinamizador da vida mercantil, enquanto a zona Oriental, caracterizada como uma área periférica da cidade, com a sua frente ribeirinha intimamente ligada ao rio Tejo, representava o principal meio de comunicação e acessibilidade entre povoações. Foi nesta altura que se verificou uma transformação na sua morfologia urbana, provocando uma ocupação dispersa de cariz agrícola junto ao rio, composta maioritariamente por conventos e quintas que começaram a configurar a frente oriental (Folgado e Custódio, 1999).

Derivado das trocas estabelecidas entre embarcações e à relevância do comércio marítimo, surge um dos principais processos de transformação do território Oriental, influenciado maioritariamente pela construção do Arsenal de D. Manuel I, da Ermida de Santa Apolónia, que converteu o velho caminho do oriente num *“local então pouco mais que ermo, depressa o topónimo se tornou uma referência que a ocupação foi alargando”* (Sarmiento e Ferreira, 1999, p. 25) bem como a introdução dos Fortes de Santa Apolónia e da Cruz da Pedra, que acompanham a linha defensiva da margem ribeirinha.

No entanto, com o terramoto de 1755, a zona Oriental da cidade, apesar de não ter sido afetada pela catástrofe, foi perdendo a sua importância com o crescimento do território ocidental Lisboaeta. É assim criado o primeiro grande aterro para a estruturação do novo Plano da Baixa Pombalina, que se veio a afirmar pela

modernidade e inovação através da sua malha ortogonal, facilitando a receção diretamente do rio e apresentando, assim, um papel primordial na expansão da cidade e tomando posse da indústria (Folgado e Custódio, 1999).

Posteriormente, no séc. XIX, com a era industrial, desencadeiam-se as maiores transformações na fisionomia da frente ribeirinha de Lisboa, especialmente na área de estudo. Observou-se uma densificação do tecido existente e um certo desenvolvimento linear ao longo dos caminhos de acesso a Lisboa, que se expandiam para o interior, mantendo sempre o contacto com o rio e a sua frente ribeirinha, incluindo-a na evolução e nas mudanças do século (Gaspar, 1994). Desta maneira, verifica-se a introdução de grandes aterros desde o Oriente a Ocidente, modificando consideravelmente a frente da cidade.

Este acontecimento foi determinante para a Lisboa Oriental e para a transformação da frente ribeirinha de Xabregas. Com novas instalações portuárias que se estendiam desde o Jardim do Tabaco até ao Poço Bispo, estas contribuíram para o aumento de unidade fabris, e posteriormente para a introdução de grandes infraestruturas, instituídas por novos planos urbanísticos.

Foi na segunda metade do século XIX com a inserção do sistema ferroviário em Santa Apolónia, em 1856, e de novas vias estruturais rodoviárias, como a Avenida 24 de Julho, no sentido de acompanhar a Europa Industrial (Folgado e Custódio, 1999), sentiu-se a necessidade de ganhar terreno ao rio em benefício de interesses comerciais e marítimos, resultando no desaparecimento das praias de Lisboa, especialmente a Oriente (ex: Praia dos Algarves, em Santa Apolónia, e a Praia da Marabana, em Xabregas).

Mais tarde com a construção do Porto de Lisboa em 1887 a presença destas plataformas de mediação proporcionaram um impacto positivo a nível económico e político para a cidade, estas também contribuíram para um afastamento no contacto físico direto com o rio, conduzindo a cidade para o interior e voltando-a de “costas” para o Tejo.



4. As praias fluviais na década 30, manifestando a presença de estruturas industriais.



31. Estação Santa Apolónia (antigo cais dos soldados)



32. Obras de aterro em Xabregas, durante o séc. XX



33. A 24 de Julho no começo do século XX.



34. Infraestrutura portuária e terminal dos contentores

Esta constante conquista da margem ribeirinha até ao século XX possibilitou posteriormente, entre as décadas de 1950 e 1980, a requalificação do Porto de Lisboa. *“É então construído o cais acostável entre Xabregas e Poço do Bispo. E com a inauguração, em 24 de Abril de 1974, do entreposto e a posterior contentorização do porto de Lisboa, em 1979, dá-se por definitivamente encerrado o ciclo da história ribeirinha desta zona oriental.”* (Furtado, 1997, p. 10).

Derivado das fortes barreiras visuais e de acessibilidade, a distância entre a cidade e o rio torna-se cada vez mais evidente, manifestando uma degradação urbanística no decorrer das décadas de 1960 e 1970, especialmente na área de estudo, que se deve ao fenómeno de industrialização, resultando na apropriação na periferia da cidade, e num afastamento da população em relação às frentes de água. O rio, que se manteve a entrada principal durante séculos, perdeu a sua importância simbólica cedendo-a ao aeroporto, às estações de caminhos-de-ferro e aos acessos rodoviários (Salgueiro, 1992).

“A cidade industrial constituiu-se na base de áreas funcionalmente diferenciadas e interdependentes, fortemente polarizadas e comandadas por um centro. Com o aumento da extensão das áreas urbanas e novas condições de acessibilidade, [...] rompe-se esta continuidade. A cidade fragmenta-se e perde a sua unidade funcional.” (Salgueiro, 1992, p. 189).

No entanto, é na década de 1980 que é definida uma era de estabilização demográfica na cidade de Lisboa, possibilitando uma reorganização social e territorial mais equilibrada.

No final do século XX, nomeadamente entre os anos de 1997 e 1999, verifica-se o fim à *“vivência industrial dos últimos dois séculos”* (Folgado e Custódio, 1999, p. 9). Foi nesta altura em que surge com grande êxito uma regeneração urbana, de um território industrial, a Expo 98, sendo nesta altura que se deu início a um processo de transformação da zona oriental da cidade, hoje conhecido pelo Parque das Nações.

Porém, os planos urbanos responsáveis pelo desenvolvimento do Parque das Nações, não foram capazes de abranger e conectar as áreas envolventes, deixando em esquecimento a revitalização da frente ribeirinha do Beato.

Deste modo, o território do Beato, “descosido” entre a “Cidade Monumental” e a “Cidade Evento”, procura até ao momento atual uma intervenção que o integre nas vivências da cidade, aproveitando ao máximo o numeroso património e o seu privilegiado eixo ribeirinho.



35. Parque das Nações: Combinação entre o espaço público e o rio

3.2. Dinâmica Demográfica e Económica

O crescimento da zona ribeirinha de Lisboa oriental, no séc. XIX, está fortemente relacionado com as indústrias e as atividades portuárias, verificando-se ao longo das décadas um declínio gradual da população residente e a consequente diminuição de emprego.



36. Antigo Mercado de Xabregas no Largo Marques de Nisa.



37. Doca do Poço Bispo, em 1960.

Apesar do crescimento industrial deste território, a vida dos habitantes dos pátios e vilas desta zona foi pautada por dificuldades relacionadas com as fracas condições habitacionais (Folgado e Custódio, 1999). Com a procura de melhores condições laborais na capital, começa a sentir-se um aumento populacional migrante do interior, empregando-se em novas indústrias, adotadas nesta zona.

Os novos habitantes chegavam assim para trabalhar nas quintas ou procurar emprego na indústria, recorrendo aos seus familiares ou conterrâneos que já se haviam mudado para esta região, na procura de um lugar próximo de estadia. As famílias que viviam naquela área há pelo menos três gerações, tinham como referência a indústria e as suas quintas, onde os seus antepassados trabalharam continuamente no abastecimento de produtos agrícolas à cidade de Lisboa. *“Este trabalho agrícola, com um papel primordial representado desde sempre por estas freguesias, manteve-se até meados do século XX, extraindo todos os dias produtos das quintas de Marvila com destino à praça da Figueira ou ao Mercado da Ribeira.”* (Delgado, 1969, p. 18).

Advento a este crescimento demográfico surgem zonas não planeadas de génese ilegal a Oriente de Lisboa, nomeadamente o Bairro Chinês, situado na freguesia de Marvila, ocupado maioritariamente por migrantes rurais.

É neste altura, entre 1864 e 1960, que se verifica um grande crescimento demográfico na freguesia do Beato e Marvila (INE, 2011), fenómeno derivado da industrialização e portuária da zona, influenciando naturalmente uma ação de crescimento urbano na capital.

Na primeira metade do século XX, com a implementação de novos eixos, tais como a Avenida da Liberdade e Avenida da República que configuravam a norte o tecido urbano consolidado, verificava-se uma dicotomia entre “ [...] a Lisboa burguesa, planeada e higiénica, das imponentes avenidas e praças; e a Lisboa operária, não planeada, poluente, das azinhagas, dos caminhos e ferro das grandes unidades fabris e pátios miseráveis.” (Pereira, 2007, p. 63).



No século XX, a partir da década de 1980, a reestruturação da economia e a nova introdução de novos meios produtivos foi ditando o fim da era industrial. As fábricas foram fechando e os armazéns foram perdendo competitividade, culminando na sua extinção. Marvila e Beato presenciaram, assim, o desaparecer das razões do seu desenvolvimento, provocando a mudança da população à procura de novos locais onde trabalhar.



38. Vila Dias, no início do séc. XX

Fruto da desindustrialização, a cidade entra em retração urbana, apresentando sintomas evidentes de perda de população até aos dias hoje. Pode-se verificar que o sector terciário foi reocupando o lugar das antigas fábricas, porém os sectores dominantes na freguesia do Beato resumem-se hoje a oficinas mecânicas e o sector de restauração; as atividades empresariais e de grande comércio são quase inexistentes. Deste modo, derivado da diminuição da atividade económica e da oferta, é evidente um decréscimo populacional entre 1960 e 2011 (INE, 2011).

Decorrente de um conjunto de processos económicos generalizados, a frente ribeirinha do Beato é hoje uma zona isolada do conjunto da cidade e do rio, caracterizada a nível do solo por um misto de usos e espaços em estado devoluto, manifestando uma paisagem envelhecida, patrimonial e socialmente.

“A paisagem antiga de mar e chaminés e de gente, reflecte nos dias de hoje um cemitério de fábricas e um envelhecido e escondido mundo de residentes.”⁵

⁵ <http://jf-beato.pt/beato/historia/>, consultado em abril 2018

39. Edifício de moagem austro-húngara, em Xabregas em 1886





40. Análise dos espaços verdes no Arco Ribeirinho

3.3. Espaços públicos e Espaços verdes

O estudo dos espaços públicos e espaços verdes é significativo para o desenvolvimento da proposta, constituindo uma oportunidade de reestruturação dos mesmos na zona de intervenção, reconquistando a sua imagem.

De Santa Apolónia a Xabregas, estes espaços são particularmente inexistentes na atualidade, devido às infraestruturas introduzidas e à impermeabilidade criada por estas, sendo perceptível a carência de espaços públicos qualificados, com grandes fragilidades para o território, originando percursos pedonais, em geral desconfortáveis e descaracterizados. Os espaços verdes pertencem maioritariamente a propriedades privadas ou constituem terrenos agrícolas de grandes dimensões, como é o caso dos Jardins do Palácio das Pancas, do Palácio D. Miguel Pereira Forjaz, do Palácio do Visconde de Manique e do Convento da Madre de Deus.

Deste modo, tornou-se necessária uma leitura da situação atual do arco ribeirinho, no sentido de compreender de que forma a existência destes espaços públicos e/ou verdes influencia a revitalização do território ribeirinho e a sua integração com a envolvente, nomeadamente com a cidade e com o rio.

Assim, decidiu-se recorrer a dois casos de referência, já levados a cabo pela Câmara Municipal de Lisboa na revitalização das frentes ribeirinhas: Belém, a Ocidente, e o Parque das Nações, a Oriente, dois casos com um passado similar ao da área de estudo e que atualmente manifestam grandes núcleos de espaço público e espaço verde, essencialmente com uma forte ligação com o rio.

Parque das Nações

O Parque das Nações, situado no extremo Oriente da cidade, é atualmente definido como uma nova centralidade da cidade de Lisboa, tendo sido outrora um local industrial e fabril.

No final do século XX, este território foi submetido a uma intervenção urbanística, através da Expo 98, um programa que consistia na criação de uma Exposição Mundial, semelhante à Exposição do Mundo Português, sessenta anos antes em Belém, a título de promover a respetiva frente ribeirinha e por conseguinte os planos previstos para o local.

Este projeto foi visto como uma cidade ideal, construída a partir do nada, que apresenta um planeamento urbano definido por uma estrutura ecológica capaz de aglomerar um conjunto de valências, desde habitação, escritórios, equipamentos singulares, áreas comerciais, restauração, lazer, composto ainda por um sistema viário e uma interface de mobilidade de grande escala.

Hoje é um território atrativo, dada a qualidade urbanística que apresenta, destacando-se pelos seus espaços públicos e espaços verdes, em constante articulação com a envolvente, e a capacidade de proporcionar uma frente ribeirinha intimamente ligada ao rio.

Belém

Belém localiza-se na zona ribeirinha ocidental de Lisboa. Dada a distância a que se mantém do centro da cidade, pouco se relacionava com ele na altura, sendo um local caracterizado até tarde por um registo rural em relação ao resto da cidade.

Após o terramoto de 1755, surge a oportunidade de implantar um novo complexo, o Centro Cultural de Belém, como motor revitalizador da área, influenciando o crescimento demográfico e atraindo a apropriação de população jovem.

À semelhança da área de estudo, e à proposta projetual a desenvolver, Belém é um território que atualmente convive com o sistema viário e ferroviário, sendo porém composto por áreas verdes, que se desenvolvem geralmente associados a edifícios singulares e a grandes equipamentos, conseguindo oferecer percursos apazíveis junto ao rio, acompanhados por atividades culturais, recreio, comércio e lazer.

3.4. Planos, programas e estratégias

Este ponto procura estudar um conjunto de planos e estratégias que incidam na zona ribeirinha oriental de Lisboa e que potencialmente pretendem solucionar e confrontar a realidade atual.

No desenvolver da proposta, será tido em consideração o estudo destes IGT que mais contribuíram para a área de intervenção, tais como: o plano de urbanização da Zona Ribeirinha Oriental (PUZRO); o Documento Estratégico de Monitorização da Zona Ribeirinha Oriental (DEMZRO); o Documento Estratégico Parque Oriental Ribeirinho; o Plano de urbanização (PU) do Vale de Chelas; o Plano de Urbanização de Mouzinho de Albuquerque; o Plano de Pormenor do Terminal dos Cruzeiros e o Plano de Pormenor da Matinha.

Deste modo, é essencial analisá-los no sentido de conhecer as fragilidades, as potencialidades do território em estudo, de que forma é que estes influenciaram estrategicamente a nível patrimonial, social, económico, ambiental e urbano e quais as consequências dos que atualmente estão em vigor.

Plano de Urbanização do Vale de Chelas (PUVC) 1998

A proposta do PUVC constitui um plano de recuperação e inserção urbana da área no tecido envolvente, obedecendo à ocupação, uso e transformação do solo naquela área, estabelecendo um enfoque na circulação viária da cidade.

Deste modo, desenvolve-se e organiza-se com base na diretriz determinada pela Via central de Chelas, o prolongamento desde a Avenida Infante D. Henriques, até à rotunda das Olaias e à Paiva Couceiro. O PUVC concentra-se ainda na introdução de espaços verdes, tanto de enquadramento como de valorização das áreas antigas, reunindo duas grandes zonas verdes: a Mata de Madre de Deus e uma nova zona de parque urbano.

Plano de Urbanização do Vale de Santo António

O plano de urbanização (PU) do Vale de Santo António, ainda em vigor, visa um desenvolvimento que possa contribuir para a coesão do tecido urbano e social, integrando aspetos de sustentabilidade e regendo-se por regras e critérios de ordenamento e gestão urbanística.

Deste modo, pretende-se valorizar os equipamentos existentes, estruturar a ocupação de áreas desabitadas através de novos equipamentos sociais, educativos e de saúde, e a criação de um novo parque urbano que estabelece a ligação desta área com o rio.

Plano de Urbanização da Zona Ribeirinha Oriental (PUZRO) 2001

Após o término da Expo 98, o município começou a trabalhar no sentido de procurar novas soluções de revitalização do território envolvente de forma a integrá-lo com a nova urbanização que a área de Expo se tornou.

O novo plano determinado como Plano de Urbanização da Zona Ribeirinha Oriental (PUZRO), é um instrumento de planeamento, que tem como objetivo, servir de orientador para a área de intervenção da zona ribeirinha oriental.

A área de intervenção incidia em toda a faixa ribeirinha da cidade de Lisboa, correspondendo maioritariamente ao arco oriental, segmentando-o em 5 zonas: Zona 1 - Envolvente à Gare do Oriente; Zona 2 – Avenida Marechal Gomes da Costa; Zona 3 – Matinha/Braço de Prata; Zona 4 – Santa Apolónia/Braço de Prata; Zona 5 – Área entre as linhas ferroviárias.

Zonas que apresentam uma grande herança histórica e patrimonial, no entanto apresentam condições de decadência do território, tais como, edifícios degradados e devolutos, grandes áreas industriais desabitadas e um envelhecimento populacional. Deste modo, o PUZRO assume estes territórios ribeirinhos como potenciais espaços para a construção de habitações, espaços de atividades e lazer, na perspetiva de atrair população para o local. Este destaca também a valorização

da água, como elemento estruturante e paisagístico, acompanhado por percursos turísticos de modo a integrar o património existente.

Uma vez que o PUZRO foi revogado, surge mais tarde em 2008 um documento estratégico, conhecido pelo “Documento Estratégico de Monitorização da Zona Ribeirinha Oriental (DEMZRO)”, permanecendo ainda em vigor.

Documento Estratégico de Monitorização da Zona Ribeirinha Oriental (DEMZRO), 2008

O DEMZRO divide da mesma maneira o território em cinco zonas, às quais serão submetidos Planos de Urbanização (PU) e Planos de Pormenor (PP), focando-se essencialmente na revitalização das áreas ribeirinhas orientais, adjacentes à Expo 98, no sentido de permitir uma continuidade dinâmica junto à margem.

Este documento procura, reconverter as áreas industriais, promovendo novas atividades de comércio, serviços e industriais criativas, reabilitar e reconverter o património existente possibilitando a sua articulação com novos módulos habitacionais. Pretende ainda, valorizar o antigo Eixo Cultural, caracterizado pelo Antigo Caminho do Oriente, através da recuperação do património adjacente a este, utilizando-os como elementos de âmbito cultural e uso turístico.

Na proposta de rede de transportes coletivos pretende recuperar o elétrico que outrora circulava no antigo eixo. No entanto dadas as dimensões da rua, e com o congestionamento do trânsito local, tornou-se uma proposta pouco viável.

Parque Ribeirinho Oriente (PRO), 2011

Este documento reúne três operações urbanísticas: o loteamento Jardins Braço de Prata; o loteamento da EDP; e o Plano de Pormenor da Matinha, que visa a articulação deste território com a Expo 98, procurando-se integrar e dar continuidade às valências e estrutura ecológica da cidade, desenvolvendo-se entre a Doca do Poço Bispo e o Parque das Nações.

Deste modo o PRO tem como premissa uma nova relação entre cidade e o rio, através da desafetação de zonas portuárias e desenvolvendo uma grande estrutura verde ribeirinha, criando uma associação entre o Tejo e a natureza, ao mesmo tempo que incrementa novos enfiamentos visuais e físicos de ligação ao rio.

Plano Pormenor da Matinha, 2011

Paralelo à estrutura ecológica proposta pelo PRO, surge o Plano de Pormenor (PP) da Matinha (2011), que se encontra ainda em vigor, da autoria do Atelier Risco e NPK Arquitectos. Este localiza-se a Norte da área de intervenção e a Sul do Parque das Nações, manifestando especial atenção na articulação e continuidade de frente ribeirinha.

Desta maneira, o PP da Matinha envolve um conjunto de quarteirões ortogonais, compostos por torre habitacionais, comércio, serviços e uma zona de equipamentos coletivos. Pretende essencialmente garantir uma permeabilidade direta entre o rio e a cidade, considerando a disposição destes volumes mantendo-os transversais ao rio a título de tirar um maior partido das vistas.

Plano de Pormenor Terminal de Cruzeiros, 2011

A sul da área intervenção, em Santa Apolónia, localiza-se o Terminal de Cruzeiros, da autoria do Arquiteto João Carrilho da Graça e que surge na sequência de um concurso público, no sentido de responder à afluência turística que se encontra atualmente em expansão na cidade de Lisboa.

Uma vez que o projeto localiza-se sobre uma área de aterro, adjacente à área de estudo, representa desta forma uma oportunidade de leitura na relação entre a cidade e o rio, considerando-se relevante para o desenvolvimento da proposta.

A proposta do Arquiteto João Carrilho da Graça para o Terminal de Cruzeiros de Santa Apolónia, apresenta um edifício concebido por um volume simples e compacto que pretende longitudinalmente dar continuidade ao arco ribeirinha e que transversalmente possibilita a transição da cidade à frente ribeirinha.

Esta volumetria assume deste modo um papel de elemento icónico para toda a frente ribeirinha da cidade que envolvida por um grande espaço público complementado por áreas verdes de exceção, torna-se indispensável criar um grande corredor verde ao longo da Avenida Infante D. Henrique, recuperando deste modo um dos principais eixos viários que constituem o arco ribeirinho.

BIP/ZIP

Surge em Março de 2011 com o Plano Diretor Municipal de Lisboa, um conjunto de objetivos para a Unidade Operacional de Planeamento de Gestão para a frente ribeirinha da freguesia do Beato, entre os quais a implementação de um programa de regeneração urbana especificamente nas áreas identificadas como Bairros ou Zonas de Intervenção Prioritária (Bip-Zip).

Esta carta dos Bip-Zip, identificando 67 bairros e zonas, aprovados pela Assembleia Municipal de Lisboa, incluindo a freguesia do Beato neste programa e envolvendo 4 projetos, demonstrando o interesse atual nesta zona.

O conceito de Bip-Zip materializa na intervenção de bairros esquecidos, abandonados ou ignorados pelas entidades municipais, no sentido de fornecer ao bairro e aos seus moradores habitação condigna, acesso aos transportes, serviços de saúde, equipamentos e espaço públicos, entre outros.

No entanto, o sítio de Xabregas, considerada a área maioritária da frente ribeirinha da freguesia do Beato, não está abrangido pelo programa Bip-Zip, devido ao projeto da Terceira Travessia do Tejo, e pressupostos impactos que esta conferia ao sítio de Xabregas.

SÍNTESE

Através da análise do sítio na cidade, permitiu-se avaliar alguns dos processos de formação responsáveis pelo desenvolvimento do território, dando a conhecer os elementos estruturantes responsáveis pela transformação das linhas de margem ao longo da História. A primeira linha de costa, caracterizada como o antigo Caminho do Oriente, manifesta um percurso notável de valor histórico para o território, nomeadamente patrimonial. Foi este caminho, o primeiro curso ribeirinho ao longo da margem baixa do Tejo, que albergou conventos, palácios, igrejas e quintas, estabelecendo uma relação clara com as antigas praias fluviais (a dos Algarves e a da Marabana).

Esta leitura da relação íntima entre a cidade e o Rio resistiu até à segunda metade do século XIX. Dada a introdução de novas infraestruturas, estas mostram-se incapazes de constituir uma estrutura urbana que privilegiasse o espaço público e os espaços verdes. Face à carência de espaços com estas características, recorre-se então a alguns planos, programas e estratégias previstos para esta área de estudo.

O estudo destes foi importante, não só para conhecer a finalidade e a contribuição destas estratégias para a conformação actual da zona ribeirinha oriental e de que forma respondiam as necessidades do território e da população, como também no sentido de ajudar a compor uma proposta conhecedora e consciente para uma área de intervenção tão rica.

41. Local de intervenção. A antiga linha de margem (o antigo caminho do oriente).



4. PROJETO URBANO

O Projeto Final de Mestrado desenvolve-se sobre a zona Oriental de Lisboa, no intitulado Arco Ribeirinho Oriental, enquadrado longitudinalmente entre dois elementos culturais: a Estação de Santa Apolónia a Poente e o Museu Nacional do Azulejo a nascente, adjacente à Avenida Gualdim de Pais. Transversalmente, a zona de intervenção é delimitada por dois eixos, a Norte pela antiga linha de margem, denominado hoje como o Caminho do Oriente, que percorre as Freguesias de São Vicente, Beato e Marvila; e a Sul pela atual linha de margem.

Após uma análise do território, é possível identificar um conjunto de problemáticas na área de estudo, especialmente a nível patrimonial, arquitetónico e cultural, que determinam o declínio e degradação do território, despoletando posteriormente dificuldades no âmbito social, económico e ambiental. Este território é caracterizado por uma imagem urbana fortemente industrial, especialmente devido ao terminal de contentores e à infraestrutura ferroviária, que constituem uma fratura na cidade e fomentam a segregação da estrutura urbana adjacente, comprometendo a aproximação física e visual da margem ribeirinha.

Adicionalmente, a presença de conjuntos fabris, que manifestam espaços obsoletos e degradados na frente ribeirinha, que de acordo com Solà-Morales, detêm um significado de vazio ou de livre de atividade, no sentido em que transmitem expectativas de oportunidade. Trata-se, deste modo, de um território descaracterizado e descontextualizado no tempo, porém com grande potencial de transformação, que aliado à sua localização, preserva nele um conjunto de património local, classificados pelo PDML em vigor, como palácios e monumentos religiosos.

O projeto desenvolve-se em diferentes fases e em concordância com o discurso teórico aprofundado no trabalho. A primeira fase desenvolve-se a partir de uma escala territorial, que através de uma análise às frentes de água, procura estratégias capazes de revitalizar e fortificar a frente ribeirinha oriental, considerando a

identidade e as características do lugar. Numa segunda fase, realiza-se uma aproximação à área intervenção, compreendida entre o Vale de Santo António e o Vale de Chelas, na qual a abordagem do conceito “Elementos da estrutura urbana”, pretende desenrolar uma ideia de continuidade entre escalas, assumindo um papel de agregador urbano.

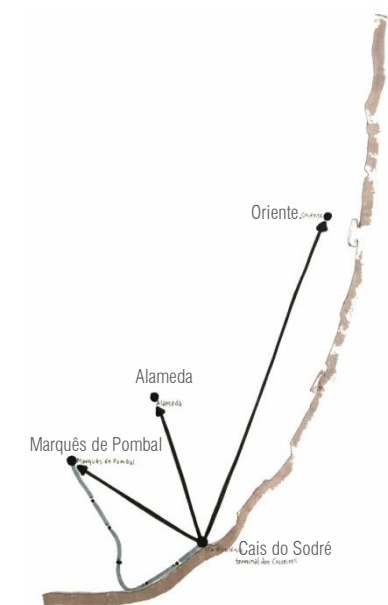
4.1 ESTRATÉGIAS DE INTERVENÇÃO URBANA

Dada as circunstâncias e em conformidade com as características do território, a estratégia de intervenção procura, numa primeira fase, revitalizar e reabilitar, reintroduzindo esta área no tecido urbano da cidade que de acordo com Norcliff *et al.* (1996) deverá proporcionar um território multifuncional com o princípio de aproximá-la ao rio.

Deste modo, propõe-se a possibilidade de retirada do terminal de contentores da área de estudo, bem como a conversão do sistema ferroviário, numa infraestrutura de mobilidade, apropriada ao meio, introduzindo um sistema de metro de superfície na estação Santa Apolónia, com ligação através de um percurso subterrâneo à linha metropolitana já existente, na estação da Gare do Oriente. Esta proposta de mobilidade procura conservar a identidade de Santa Apolónia como interface, proporcionando ao mesmo tempo novas possibilidades de acesso à Lisboa Oriental, perfazendo assim o último trecho da linha metropolitana do arco A

reflexão acerca desta proposta é justificada pelo facto de a estação ferroviária de Santa Apolónia ter perdido grande parte da sua relevância, hoje adquirida pela Estação do Oriente, com o grande crescimento da cidade. Manuel Salgado, vereador da CML, propôs, em 2015, a remoção do complexo ferroviário de Santa Apolónia, para dar lugar a um espaço verde com ligação ao Tejo, e à conversão da estação num hotel, de apoio ao atual Terminal dos Cruzeiros. Acrescenta ainda que, apesar da desativação das linhas férreas, haveria hipótese de uma delas ser usada para o prolongamento da rede metropolitana.

“A ideia é prolongar a zona verde que nasceu na Ribeira das Naus e que se vai prolongar com as intervenções previstas no Cais do Sodré, no Campo das Cebolas e na Expo”⁶



42. Ligação metropolitana a partir de Santa Apolónia.

⁶ Disponível em: <https://www.publico.pt/2015/06/23/local/noticia/santa-apolonia-tem-3-milhoes-de-passageiros-por-ano-e-e-a-terceira-mais-importante-do-pais-1699802>, consultado em agosto 2018

Ainda dentro do âmbito das infraestruturas de mobilidade, pretende-se intervir à superfície, tanto no sistema viário, inclusive no estacionamento, como no sistema de transportes públicos.

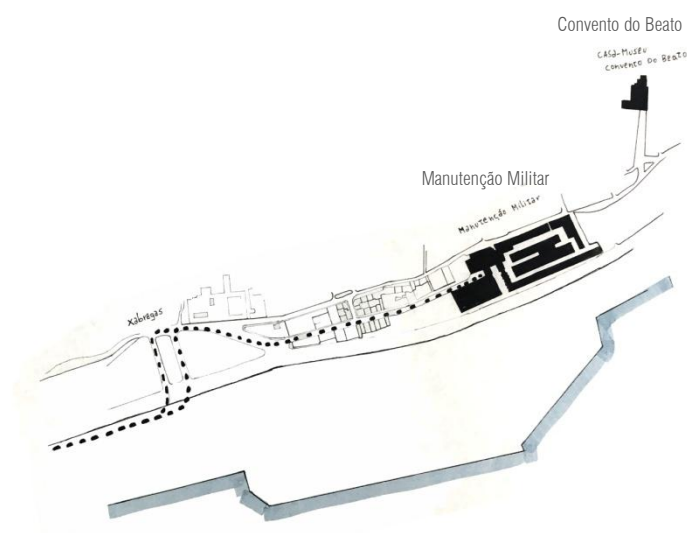
No sistema viário, a proposta rege-se pelo caso estudado Moll da la Fusta de Manuel de Solá Morales, considerando a recuperação da Avenida Infante Dom Henrique, articulando-a com o espaço público e procurando uma leitura harmoniosa entre ambos. Deste modo, o perfil mantém as três vias em cada sentido, com um separador central arborizado, assegurando uma continuidade viária coerente para com PP do Terminal dos Cruzeiros. Uma das vias dará acesso a uma via exterior de tráfego reduzido e ao estacionamento junto a margem, acompanhada da mesma forma por um sistema arborizado, enquanto as outras duas darão continuidade para o viaduto de Santa Apolónia. A nascente, dado que o Plano de Urbanização (PU) Vale de Chelas sugere o alargamento do sistema viário ao longo do vale, achou-se adequada a introdução de uma rótula viária, no cruzamento entre a Rua Gualdim de Pais e a Avenida Infante Dom Henrique, no sentido de responder melhor ao previsível tráfego e melhorar a fluidez do mesmo.

Por outro lado, o sistema de transportes públicos à superfície, ocupa um papel importante na acessibilidade e na mobilidade do território. Neste sentido, propõem-se em conformidade com o PU Vale de Santo António, o seguimento do meio ferroviário ligeiro, considerando a ligação deste com as redes de elétricos já existentes na cidade. Objetiva-se, desta forma, estender o percurso do elétrico nº28 em Lisboa que consiste no atravessamento da cidade e que estabelece um percurso turístico, articulando-o com a proposta do PU Vale de Santo António (Figura 43.). Cria-se assim, uma ligação de continuidade de percurso, entre Sapadores e a Av. Mouzinho de Albuquerque, percorrendo todo o vale, e terminando no antigo Caminho do Oriente.

43. Continuidade do percurso nº28, entre Sapadores (a norte) e a margem ribeirinha.

Continuidade do percurso de elétrico articulado, junto à margem, entre o Terreiro do Paço e a Manutenção Militar.





Junto à margem ribeirinha pretende-se implementar um elétrico articulado (Figura 44.), uma vez que este se adequa melhor a superfícies planas. Tenciona-se, desta maneira, criar uma ligação à rede já existente que atualmente termina na Praça da Figueira, prolongando-a até à Manutenção Militar, considerando a reconversão deste complexo num espaço destinado a indústrias criativas, o Creative Hub do Beato.

A proposta deste percurso de eléctrico surge com base no DEMZRO, no entanto, ao contrário deste documento estratégico, o percurso estabelecido não provoca congestionamento do trânsito, utilizando a frente ribeirinha e parte do antigo Caminho do Oriente para o seu percurso. Este procura criar um passeio turístico acompanhado pelo rio e pelo património existente, culminado no já referido cultural da Manutenção Militar.

Este território manifesta uma presença de edifícios de elevada importância programática e arquitetónica, que atualmente pautam a paisagem da antiga linha de margem, porém encontram-se descaracterizados devido à sua envolvente de grandes contrastes topográficos. A antiga linha de margem localiza-se, assim, a uma cota distinta da atual, através de um enorme muro de contenção,

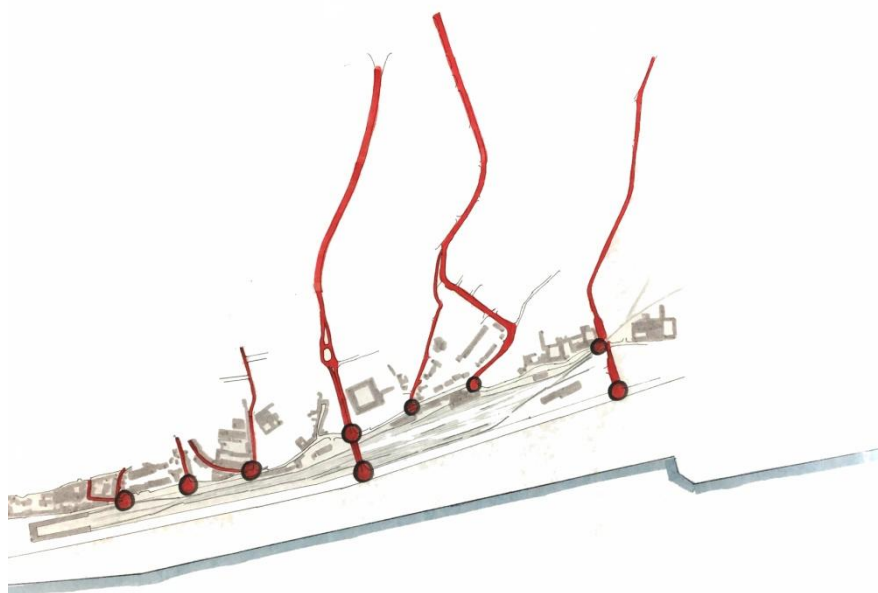
44. Chegada do percurso de eléctrico à Manutenção Militar.

impossibilitando o contacto físico entre elas e perdendo a sua identidade original como eixo privilegiado no contexto histórico e cultural.

Considerado o cenário de remoção da linha ferroviária e parte do terminal dos contentores, objetiva-se encontrar um sistema urbano agregador semelhante ao projecto Olympic Sculpture Park de Weiss e Manfredi. Um projecto em terrenos industriais, cujo enfoque está na introdução de um espaço público, de forma a manter a permeabilidade, escala e a continuidade do território, entre a cidade e o rio. Assim, é possível criar um diálogo entre as duas linhas de margem, devolvendo a antiga paisagem na zona Oriental.

4.1.1. O espaço público na continuidade, transição e apropriação

De acordo com o estudo desenvolvido sobre “Elementos da estrutura urbana”, no segundo capítulo deste trabalho, a integração destes elementos procura uma relação com a pré-existência e a margem ribeirinha. Deste modo, o espaço público como sistema agregador da malha, reúne um conjunto de elementos comunicativos, essenciais para vencer os conflitos pedonais do território (Figura 45.), promovendo a continuidade, transição e apropriação, proporcionados por diversas sensações no seu percorrer.



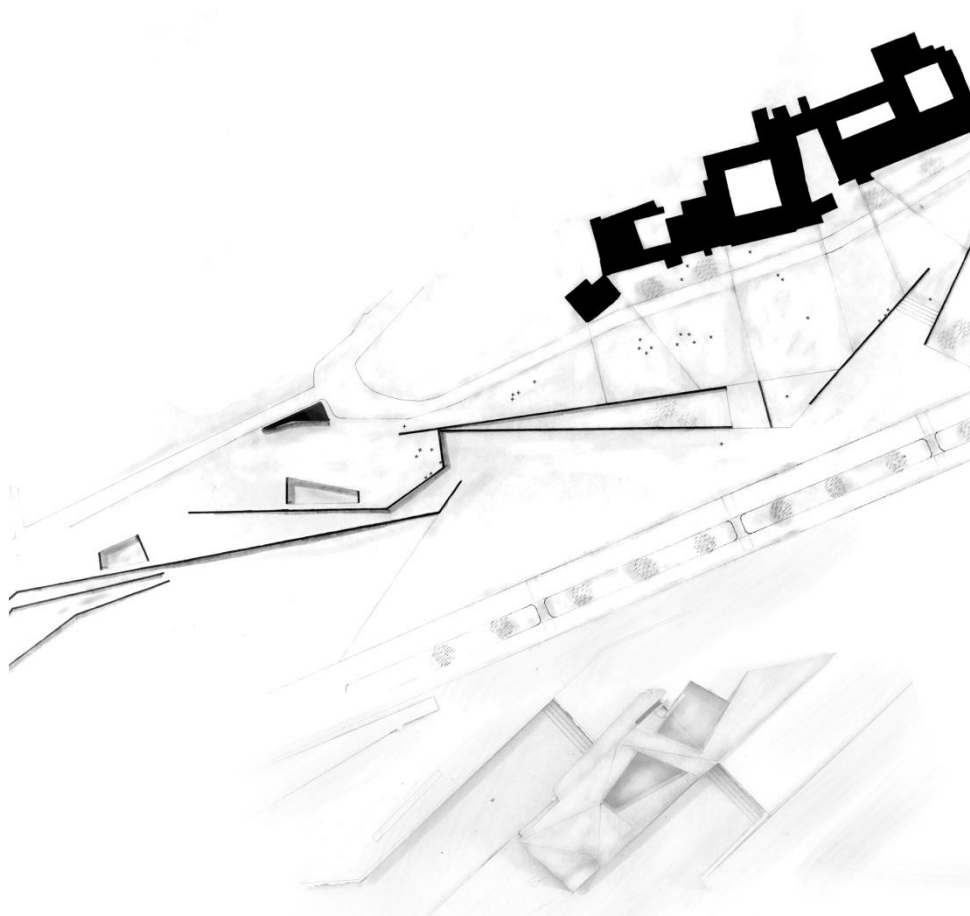
Tendo em conta a malha existente e os planos envolventes, propostos e em curso, determinam-se orientações de suporte para o desenvolvimento do espaço público. Assim, numa fase inicial, pretende-se consolidar ligações e cruzamentos entre percursos, associados a uma nova área verde. Esta propõe dar continuidade à existente na proposta do PU de Vale de Santo António, sendo este um dos principais eixos transversais ao rio na área de intervenção.

Esta continuidade de área verde agrega um conjunto de percursos, que se estendem até à margem e se prolongam de forma adjacente às duas linhas estruturantes do território: a encosta, caracterizada como o antigo Caminho do

45. Pontos de conflitos pedonais entre a cidade e o rio

Oriente (à cota superior) e a atual linha de margem (de nível, à cota 4.50), enquadrando estrategicamente, através do desenho, a Avenida Infante Dom Henrique, que atualmente as separa.

A requalificação deste espaço público na linha de margem implica também a criação de uma ligação urbana, que procura assegurar uma continuidade de percursos através de pontos de interesse e que geralmente se manifestam como marcos pontuais e estratégicos na malha urbana, na forma de praças ou equipamentos. Sendo assim, propõe-se no decorrer do espaço público ribeirinho um equipamento cultural, que funcionará como um Museu Industrial. Este, para além de funcionar como elemento dinamizador do novo espaço público ribeirinho, complementa um novo polo cultural, constituído por uma nova praça que evidencia a norte o pré-existente Museu Nacional do Azulejo (Figura 47.), e cria um enquadramento entre estes dois edifícios de carácter cultural.



46. A posposta de praça como elemento agregador entre o Museu Nacional do Azulejo e o Museu Industrial proposto. Elemento de apropriação que revela um novo momento e uma nova história no percurso

Esta praça, para além de complementar um pólo cultural, procura trazer de volta a identidade do antigo Largo do Marquês de Nisa, enfatizando o Museu Nacional do Azulejo. Com o mesmo princípio da Praça 25 de Abril, frente ao Mosteiro do Arquitecto Goncalo Byrne⁷ (2002), esta assume um papel determinante na agregação do espaço público, caracterizando-a como um vazio em diálogo com a envolvente.

Desta forma, através do espaço público, a área de intervenção passa a integrar três percursos longitudinais principais, agregando acontecimentos e espaços singulares, que de acordo com Manuel Salgado, manifestam uma ligação entre os dois Vales - Santo António e Chelas - e a estação de Santa Apolónia. O primeiro percurso é apresentado pela rua pedonal pré-existente, a Calçada da Cruz da Pedra (à cota superior); o segundo percurso desenvolve-se ao longo de um sistema de transição de cotas, associado ao espaço público, reutilizando as ruas pré-existentes como diretrizes para futuros percursos transversais. Por fim, o terceiro percurso desenvolve-se junto à margem ribeirinha, acompanhado pelo Museu Industrial, propagando junto a ele novos espaços de apropriação.

⁷ Menção para a Melhor Obra de Arquitectura de Espaço Urbano 2008 - VI Bienal Ibero-Americana de Arquitectura e Urbanismo, Prémio Nacional de Arquitectura 1993, Prémio Nacional de Arquitectura, 1988, in: <http://www.byrnearq.com>, acedido em 02 de Novembro 2018.

4.2. A PROPOSTA

No âmbito desta proposta, é necessário compreender que a cidade de Lisboa, conhecida pela cidade das sete colinas, apresenta grandes contrastes topográficos, refletidos no território em estudo e noutras zonas da cidade.

A título de exemplo, face à topografia e à dificuldade em vencer as cotas contrastantes, apresenta-se o recente projeto de reconversão da Praça de Espanha, a ampliação da Sede do Santander Totta (2017), da autoria do Arquiteto Frederico Valsassina.

A execução deste projeto atendeu à presença do edifício já existente, da autoria do mesmo, e procurou, através de uma extensão deste edifício, uma forma capaz de se agregar harmoniosamente ao mesmo e adaptar-se às características do terreno. Este projeto contemporâneo, composto por 3 blocos semi-enterrados, vence a inclinação da encosta e integra-se na paisagem.

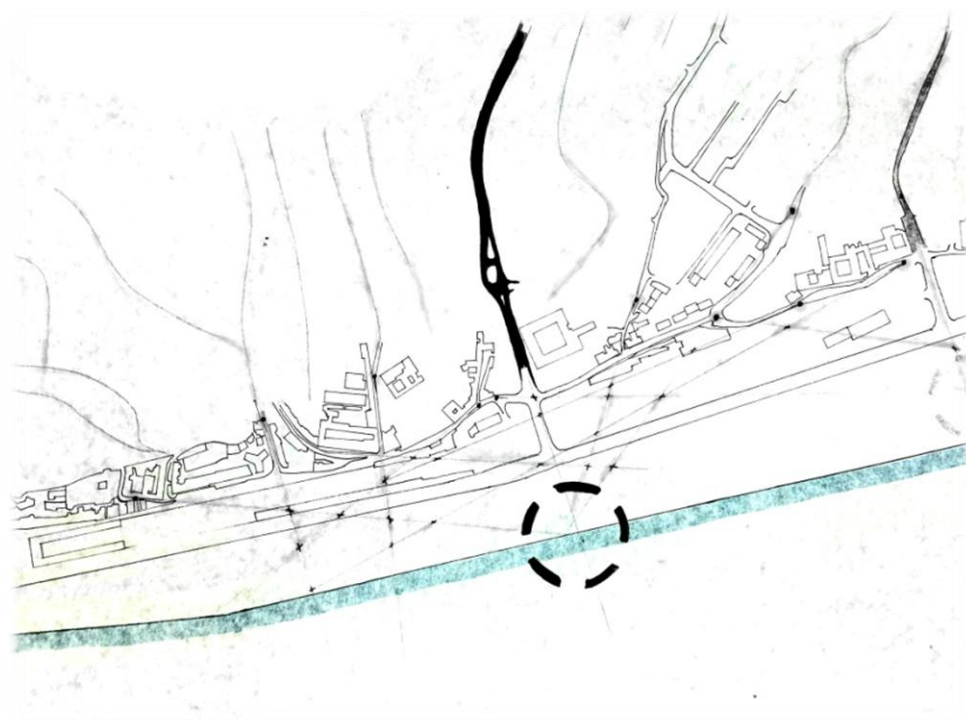
O projeto de Frederico Valsassina possui uma cobertura ajardinada e com grandes aberturas de luz natural, que convive a sul com a Universidade Nova e com uma ciclovía, na tentativa de dar continuidade a um futuro corredor verde vindo de Monsanto, passando pelo Jardim Amnistia Internacional. Adicionalmente, foi um projeto considerado pela CML como eficiente, no que respeita à sustentabilidade e ao impacto visual.



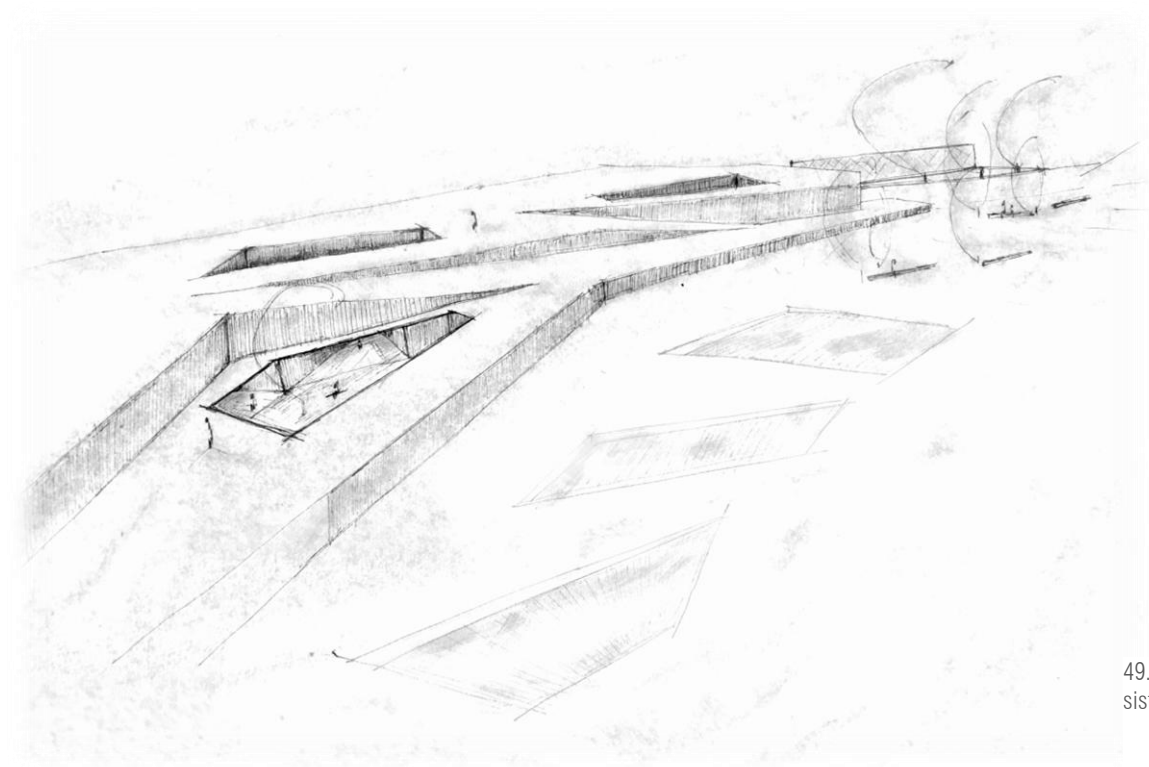
47. Lisboa. Nova sede do Banco Santander Totta. Projecto do Atelier Frederico Valsassina Arquitetos

Semelhante a este caso e em virtude da topografia que se manifesta no terreno em estudo, propõe-se um sistema de transição de cotas, como catalisador de toda a intervenção, que permita dar continuidade do espaço público exterior para um espaço público interior através da identificação das ruas a norte, proporcionando orientações para os percursos propostos (Figura 48.).

Um caso semelhante acontece com o Centro Cultural de Belém (1993), obra dos Arquitetos Vittorio Gregotti e Manuel Salgado, que toma a Praça do Império como diretriz, prolongando o espaço público exterior para o seu interior e posteriormente originando um conjunto “ruas”, percursos e espaços elevados de apropriação.



48. À descoberta de directrizes através da intersecção de percursos transversais



49. O espaço público num sistema de transição de cotas

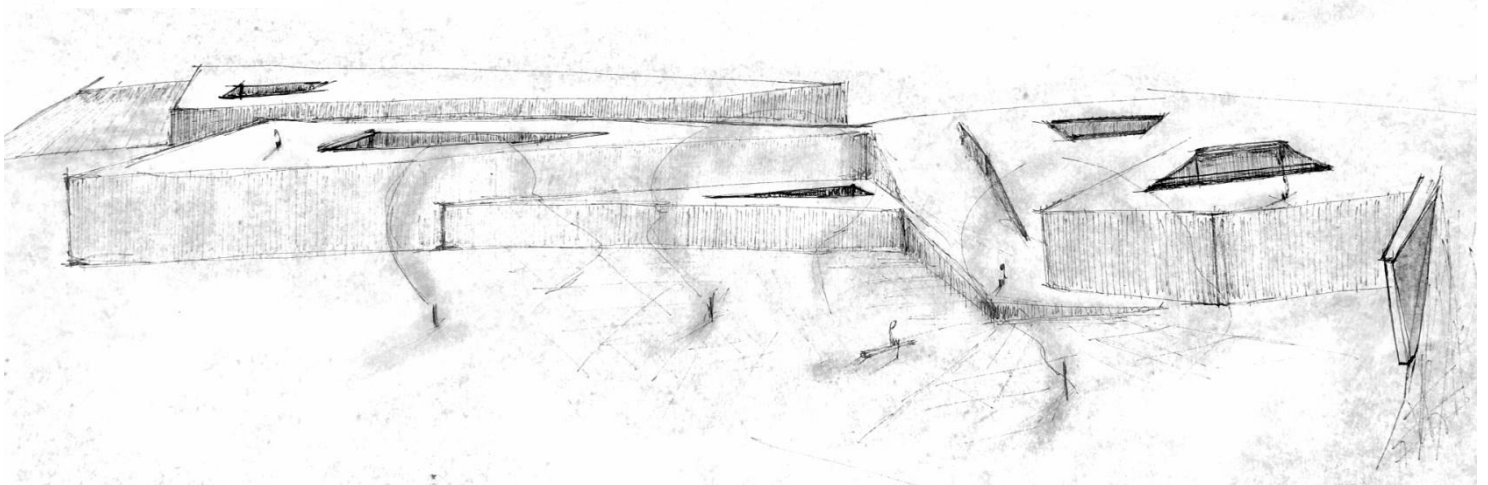
4.2.1 O sistema de transição de cotas

Adjacente à primeira linha de encosta, caracterizado pelo antigo Caminho do Oriente, constitui-se um sistema particular de atravessamento, que surge a partir de um objeto arquitetônico e que através da propagação do espaço público, procura relacionar-se com as pré-existências e a margem ribeirinha. A forma contemporânea deste objeto é composto por cinco módulos, segundo a articulação e a intersecção de vários eixos urbanos, que manifestam um sistema de acessibilidades organizado por elementos de transição de cotas.

Este sistema de acessibilidades parte da cobertura e é constituído essencialmente por largas rampas, integrando percursos que colmatam o declive e agregam o antigo Caminho do Oriente (cota superior 17.0) ao novo espaço público (de nível, à cota 4.50) e consequentemente à margem ribeirinha, permitindo um território mais permeável. Estes percursos articulam-se entre vazios e cheios, espaços públicos e privados, cobertos e descobertos, promovendo espaços de permanência e contemplação a diferentes níveis.

Através do seu dinamismo a nível da mobilidade, estes percursos pedonais, mais do que um acesso, procuram, a partir das escalas dos espaços, da relação entre o “dentro” e o “fora”, da forma e luz, proporcionando distintas sensações ao longo do seu percorrer e tornando-os “*passages*” lentas de fruição.

50. O espaço público num sistema de transição de cotas



Este objeto, composto por cinco módulos, dois níveis e uma cobertura pública percorrível, agrega no seu interior um conjunto de funções, desde espaços de trabalho, restauração e pequeno/grande comércio, sendo que um dos módulos será dedicado à mobilidade, propondo uma estação de metropolitano de apoio ao Vale de Santo António. Esta segue o exemplo da estação de metropolitano Baixa/Chiado (1998) da autoria do Arquiteto Álvaro Siza Vieira, que apesar a sua função primária (Metro), é em paralelo um percurso alternativo de transição de cotas, proporcionando uma maior fluidez do espaço público.



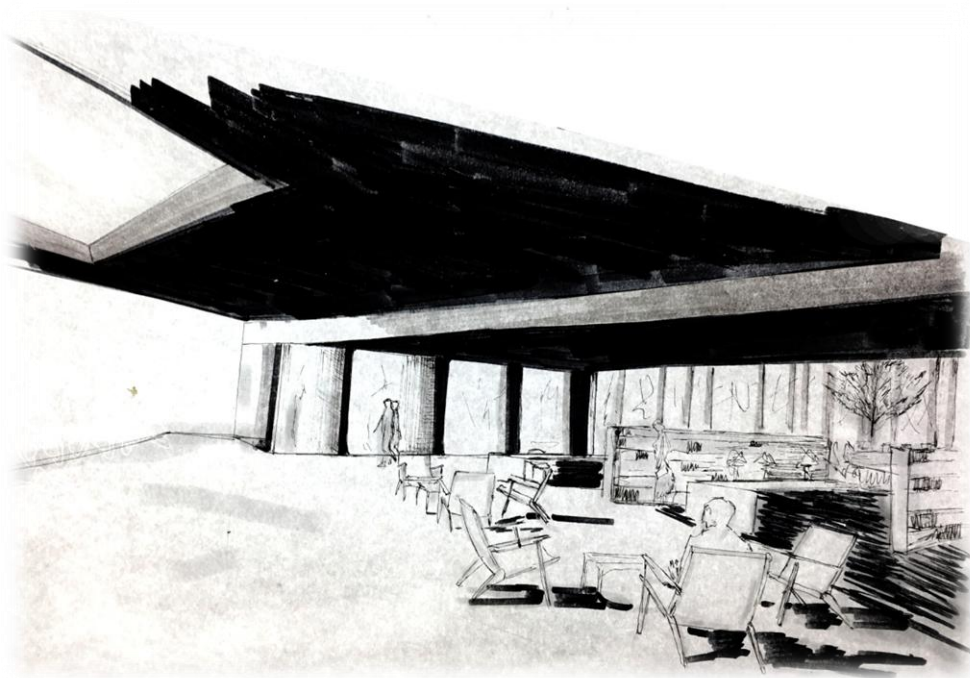
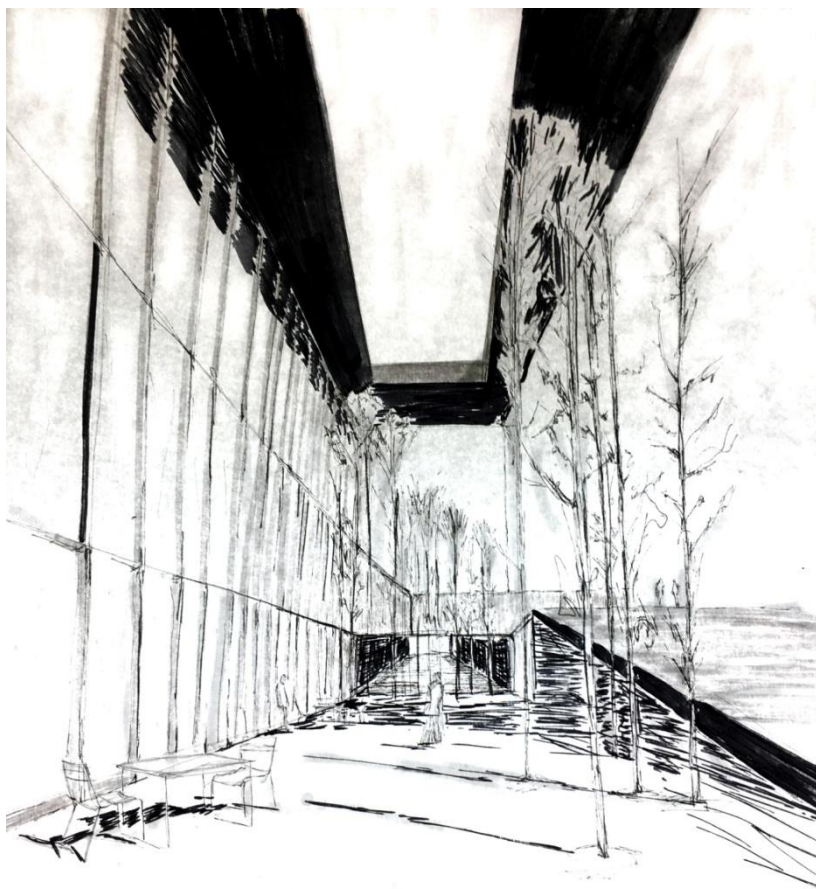
51. O espaço público num sistema de transição de cotas

O percurso no interior deste sistema acomodará espaços artísticos e exposições de arte temporárias, que aumentam o potencial do território em termos culturais e marcam um ponto importante face ao espaço público no seu sentido de continuidade, transição e apropriação.

O seu interior é marcado por vazados que se estendem até à cobertura (cota superior 17.0), onde foram introduzidos grandes vazios, compondo pátios que permitem cumprir as necessidades de luz e ventilação. Esta cobertura auxilia continuamente a diferença de cotas do antigo Caminho do Oriente, mantendo-se adjacente à rua pedonal existente, a Calçada da Cruz da Pedra. Além disso complementarmente, acompanha-a até a praça de frente ao Museu Nacional do Azulejo, permitindo ao longo do seu percurso um desfogo entre zonas permeáveis e alguns arborizados de zonas impermeáveis.

O desenho destes módulos pretende deixar para segundo plano a ideia de edifício, focando-se essencialmente na continuidade de espaço público que, à semelhança do Centro Cultural de Belém, se desenvolve em diferentes níveis, proporciona leituras distintas entre o território e o Tejo, na medida em que cada espaço estabelece uma posição diferente com o rio.

Procura-se, assim, numa zona atualmente adormecida, supera a ideia de um espaço inacessível, monofuncional e sem continuidade, por meio de uma construção contemporânea e uma reabilitação que estabeleça a ponte com o passado.



52. Espaços públicos interiores

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

A execução do presente trabalho serviu de oportunidade para investigar e refletir sobre a ocupação das frentes ribeirinha das cidades portuárias, nomeadamente da cidade de Lisboa, que mantém um passado ligado ao Rio Tejo, manifestam uma grande historicidade no impacto da morfologia e desenvolvimento da cidade, procurando, nos dias de hoje, novos métodos de intervenção, no sentido de se adaptarem às mudanças e que possam definir o futuro da cidade.

Deste modo, analisam-se a área de estudo, compreendida entre a Estação de Santa Apolónia e Xabregas, questionando especialmente a sua relação com a cidade e o Rio Tejo. A intervenção proposta não se cinge apenas à possibilidade de desativação das infraestruturas industriais, mas recai especialmente sobre os processos de formação deste território ao longo do tempo, procurando identificar a valorização do território enquanto património urbano através dos elementos histórico que o constituem. Desta forma, numa perspetiva de articulação entre o novo e o pré-existente, pretendeu-se encontrar um equilíbrio, em que o futuro enfatize os vestígios do passado, preservando os elementos identitários da área.

Apresenta-se como proposta um espaço composto por um sistema contínuo, que promove a permeabilidade do espaço público entre cotas, reintroduzindo a antiga margem num diálogo que se desenvolve por entre ruas e percursos, descobrindo-se espaços de apropriação versáteis no seu decurso. Este sistema culmina numa nova praça, que estabelece um polo cultural, constituído pelo antigo Museu Nacional do Azulejo e o pelo proposto Museu Industrial.

Para intervir sobre um território tão alargado e por sua vez desconectado da cidade e do rio, foi essencial abordar o espaço público como um conceito de ligação urbana, capaz de criar um fio condutor. Objetivou-se, assim, uma forma criativa a nível arquitetónico que privilegiasse a relação como rio a nível pedonal, mas que também constituísse uma possível solução face aos problemas encontrados, nomeadamente

as questões relacionadas com o espaço público e espaços verdes, mobilidade e estrutura edificada, caracterizando a frente ribeirinha com um programa que confira um novo dinamismo e vida para quem o habita.

6. BIBLIOGRAFIA

- Aguiar, J. ; Paiva, José e Pinho, A.(1998). *Técnico de Reabilitação Habitacional* (Volume 1 e 2); Instituto Nacional de Habitação e LNEC, Lisboa
- Ascher, F.(2001) *Novos princípios do Urbanismo seguido de novos compromissos urbanos - um léxico*. ed. Livros Horizonte
- Bélanger, P. (2010). Redefining Infrastructure. In: Mostafavi, M. e Doherty, G. (Eds.) - *Ecological Urbanism*. ed. Lars Muller Publishers, Switzerland, pp. 332-349
- Benevolo, L. (1980). *History of modern architecture*. ed. MIT Press, Cambridge, Massachusetts
- Benevolo, L. (2009). *O último Capítulo da Arquitectura Moderna*. ed. Edições 70, Portugal
- Benjamin, W. (1930). *A modernidade*. ed. Assírio & Alvim, Lisboa
- Borja e Muxi, (2003). *El Espacio Público: Ciudad Y Ciudadania*. ed. Electa, Barcelona
- Bruttomesso, R. (1993). *Waterfronts - A New Frontier for Cities on Water*. ed. Centro internazionale Città d'Acqua, Veneza
- Bruttomesso, R. (2001). *Complexity on the urban waterfront. Waterfront in Post-Industrial Cities*. ed. Spon Press, Nova Iorque
- Bruttomesso, R. (2007). *City Port*. ed. Marsilio, Italy
- Carvalho, J. (2003). *Ordenar a cidade*. ed. Quarteto, Coimbra
- Castells, M. (1983). *A questão urbana*. ed. Paz & Terra, Rio de Janeiro
- Chaline, C. (1991). *Ville et port: Une Nouvelle donne, Le réaménagement des Front d'eau dans quelques metropoles mondiales: Evaluation de impacts territoriaux et socio-economiques sur la dynamique urbaine, rapport de recherche au Plan Construction*; Université Paris XII, institut d'urbanisme de Paris, Créteil, Paris
- Coelho, C. e Costa, J. (2006). *A Renovação Urbana de Frentes de Água: Infra-estrutura, espaço público e estratégia de cidade como dimensões urbanísticas de um território pós-industrial*; Lisboa, Artitextos, ed. CEFA + CIAUD
- Conceição, M. (2002). *Formação do Espaço Urbano em Almeida (séculos XVI-XVIII): Da Vila Cercada à praça da Guerra*. Dissertação de Mestrado em História da Arte Moderna, Lisboa

- Delgado, R. (1969). *A antiga freguesia dos Olivais*. Câmara Municipal, Lisboa
- Deolinda F. e Custódio J. (1999). *Caminho do Oriente: Guia do Património Industrial*. ed. Livros Horizonte, Lisboa
- Estevens, A. (2005). *A Reabilitação de frentes de água como modelo de valorização territorial*. Centro de Estudos Geográficos da Faculdade de Letras, Universidade de Lisboa, Lisboa
- Farhat, G. (2011). *Infrastructure Landscape: Beyond Memory and Metaphor*. In: Hauck, T; Keller, R. e Kleinekort, V. (Eds.) – *Infrastructural Urbanism. Addressing the In-between*. ed. Dom Publishers, Berlin, pp. 273-288
- Ferreira, V. (1997). *A cidade da expo 98: Uma reconversão da frente ribeirinha de Lisboa*. ed. Bizâncio, Lisboa
- Folgada, D. e Custódio, J. (1999). *Caminho do Oriente: Guia do Património industrial*. ed. Livros Horizonte, Lisboa
- Furtado, M. (1997). *Do antigo sítio de Xabregas*. 1ª edição. ed. Vega, Lisboa
- Gaspar, J. (1994). *O desenvolvimento do sítio de Lisboa: de finisterra a charneira*. In: Moita, I. (Coord.) *O Livro de Lisboa*. ed. Livros Horizonte, Lisboa, pp. 11-24
- Gausa, M. (1997). *Rethinking Mobility*. ed. Quaderns 218, Barcelona
- Hayuth, Y. (1982). *The Port-Urban Interface: An Area in Transition*. In: *Area*, Vol. 14. ed. The Royal Geographical Society, pp. 219-224
- Hein, C. (2011). *Port Cities*. ed. Routledge, Abingdon, Oxford
- Hoyle, B. Pinder, D. (1992). *European port cities in transition*. ed. Belhaven Press, London
- Hoyle, B. (2002). *Urban waterfront Revitalization in Developing Countries: The Example of Zanzibar's Stone Town*. ed. The Geographical Journal
- Kostopoulou, S. (2013). *On the Revitalized Waterfront: Creative Milieu for Creative Tourism*. Artigo em Sustainability – Open access Journal, Grécia, pp. 4578-4593
- Krieger, A. (2004). *Remaking the Urban Waterfront*; Department Urban Planning and Design. ed. ULI – The Urban Land Institute, Washington D.C
- Lamas, J. (1989). *Morfologia Urbana e Desenho da Cidade*. ed. Fundação Calouste Gulbenkian, Lisboa
- Lamas, J. (2000). *Morfologia Urbana e Desenho da Cidade*. 2ª ed. Fundação Calouste Gulbenkian, Lisboa

- Lamas, J. (2011). *Morfologia urbana e desenho da cidade*. 6ª ed. Fundação Calouste Gulbenkian, Lisboa
- Lynch, K. (1960). *A imagem da cidade*. ed. MIT Press, Massachusetts
- Lourenço, N. (2006). *A arquitectura dos suporte*. ed. JA – *Jornal Arquitectos* (#225), Ordem dos Arquitectos, Lisboa
- Norcliffe, G.; Bassett, K. e Hoare, T. (1996). The emergence of postmodernism on the urban waterfront: Geographical Perspectives on Changing Relationships. In: *Journal of Transport Geography*, Vol. 4, n.º 2, pp. 123-134
- Panerai, P. e Mangin D. (1999). *Project Urbain*. ed. Parentheses, França
- Pereira, J. (2007). *Competitividade, Coesão e Planeamento Urbano: O caso da Margem Ribeirinha do Beato*. Tese de Mestrado, Faculdade de Arquitectura, Universidade Técnica de Lisboa
- Portas, N. (1998). *Cidades e Frentes de Água*. ed. Faculdades de Arquitectura do Porto, Porto
- Portas, N. (2005). *Os Tempos das Formas, a Cidade Feita e Refeita*. ed. Universidade do Minho, Braga
- Rosalind, The originality of Avant-Garde and Other Modernist Myths, MIT Press 1985
- Rossi, A. (2001). *A arquitectura da cidade*. ed. Edições Cosmos, Lisboa
- Salgado, M., (2000). *Espaços Públicos*. ed. Parque EXPO 98, SA, Lisboa
- Salgueiro, T. B. (1992). *A cidade em Portugal: Uma Geografia Urbana*. ed. Afrontamento, Porto
- Saraiva, M. (2010). *Cidades e Rios. Perspetiva para uma relação sustentável*. ed. Parque Expo, Lisboa
- Sarmiento, J. e Ferreira, J (1999). *Caminho do Oriente: guia histórico*. ed. Livros Horizonte, Lisboa.
- Secchi, B. (2005). Figure dellamobilità. In: *Casabella*. ed. Elemond Periodici, Milão, pp. 81-83
- Silva, J. (2013). *Cadernos de Morfologia Urbana: os elementos urbanos*. 1ªed. Argumentum, Lisboa
- Sitte, C. (1890). *A construção das Cidades segundo seus princípios artísticos*. ed. Atica Editora, São Paulo

Solà-Morales, de I.(1995). *Terrain Vague, em Territórios*. ed. Gustavo Gili, SA, Barcelona

Teyssot, G. (2003). *Da Teoría da Arquitectura: doze ensaios*. ed. Edições 70, Lisboa

Trías, E. (1985). *Los limites del Mundo*. ed. Ariel, Barcelona

Trigal, L. (2010). *Diccionario de Termico Sobre la Ciudad y lo Urbano*. ed. Biblioteca Nueva, Madrid

Wrenn, D., Casazza, J. e Smart, J. (1983). *Urban Waterfront Development*. ed. Urban Land Institute, Washington, D.C

Vieira, M. e Cortesão, C. 2001 *Regresso à Baixa: Consulta para a elaboração do programa de requalificação da Baixa Portuense, Zona Oeste A*. ed. FAUP, D.L, Porto

Zevi, B. (1996). *Saber Ver a Arquitectura*. 5ªed. Martins Fontes, São Paulo

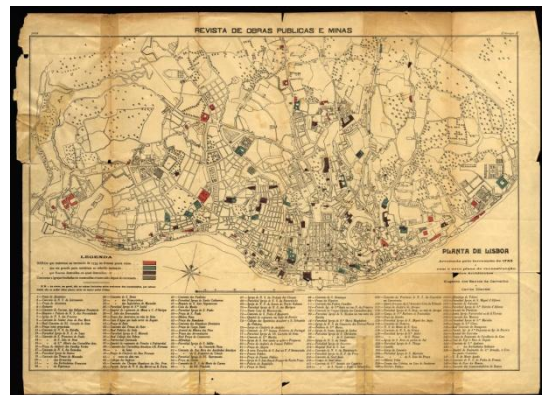
7. ANEXOS

Cartografia Histórica

Planta da cidade de Lisboa, 1650 de José Valentim Freitas



Planta da cidade de Lisboa, 1755 de Eugénio dos Santos Carvalho



Planta da cidade de Lisboa, 1875 de João Carlos Bom de Souza





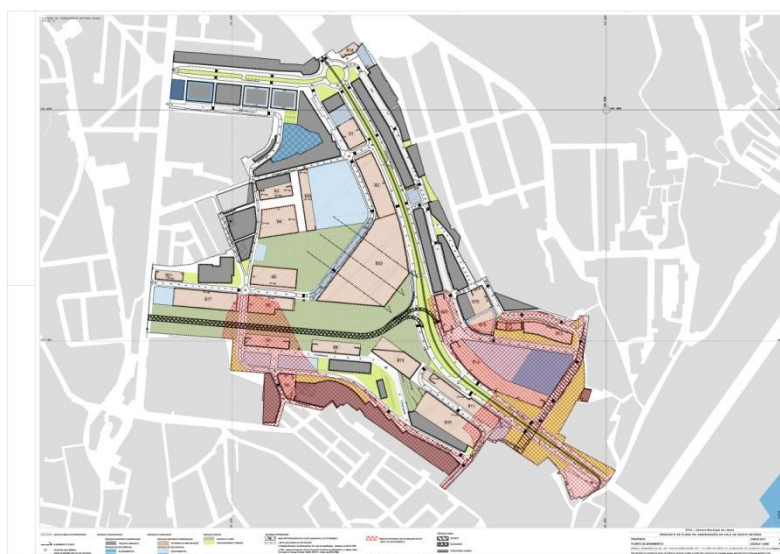
Planta da cidade de Lisboa, 1879 de
Filipe Folque

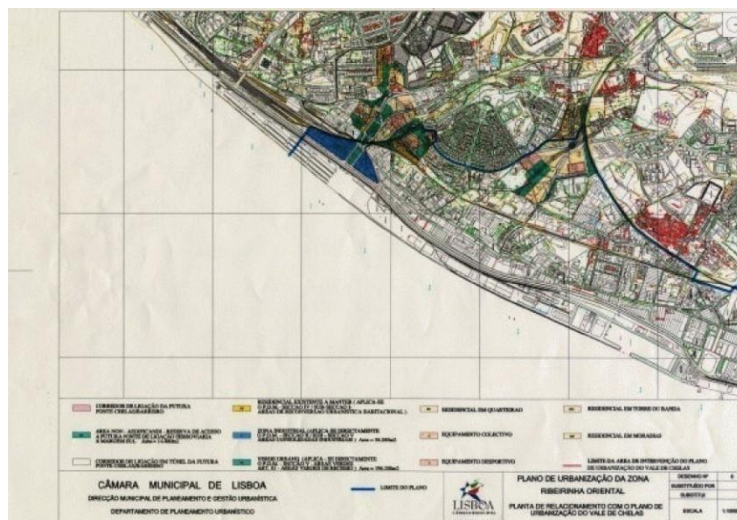
Planos, programa e estratégias

Plano de Urbanização do Vale de Chelas

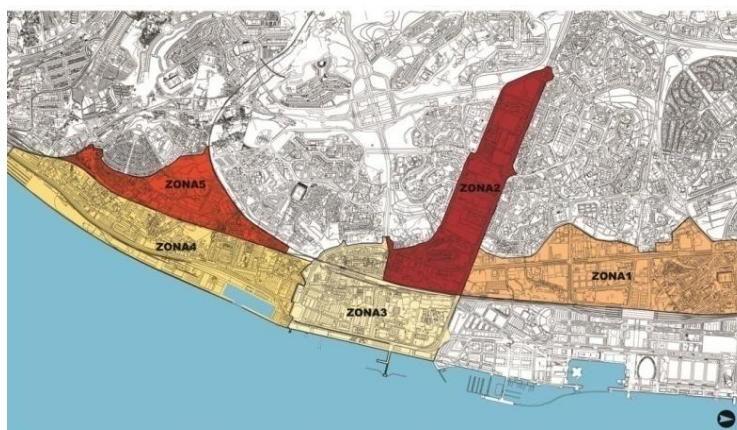


Plano de Urbanização do Vale de Santo António





Plano de Urbanização da Zona Ribeirinha Oriental (PUZRO)



Documento Estratégico de Monitorização da Zona Ribeirinha Oriental (DEMZRO)

Parque Ribeirinho Oriental (PRO)

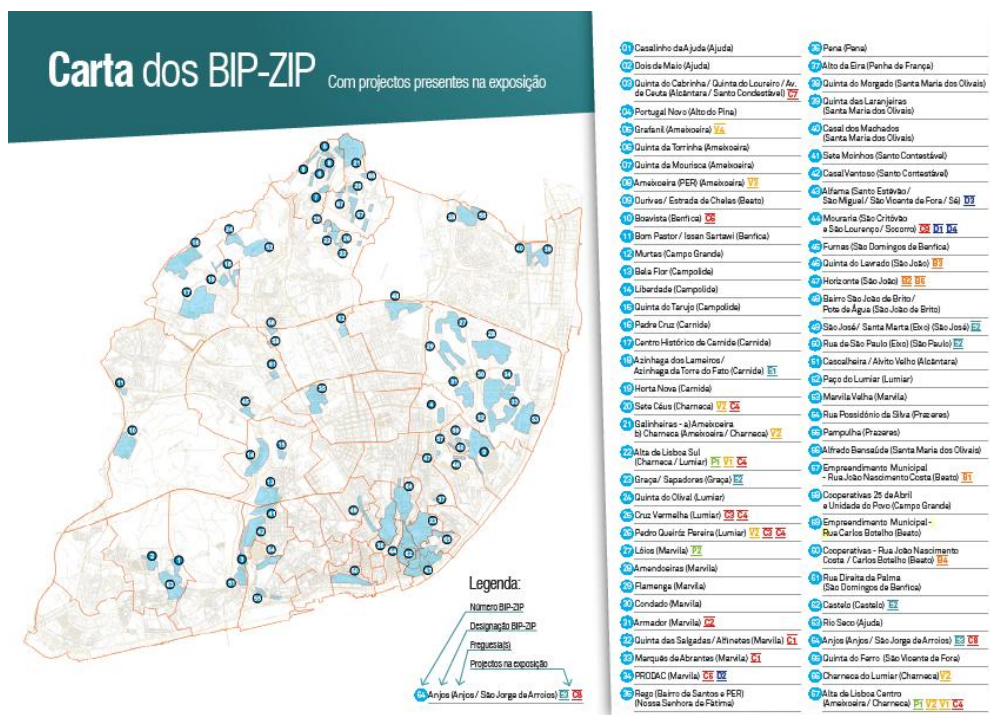


Plano Pormenor (PP) da Matinha



Plano Pormenor (PP) do Terminal dos Cruzeiros

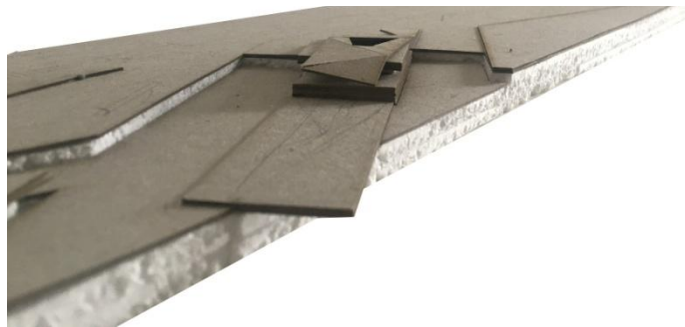
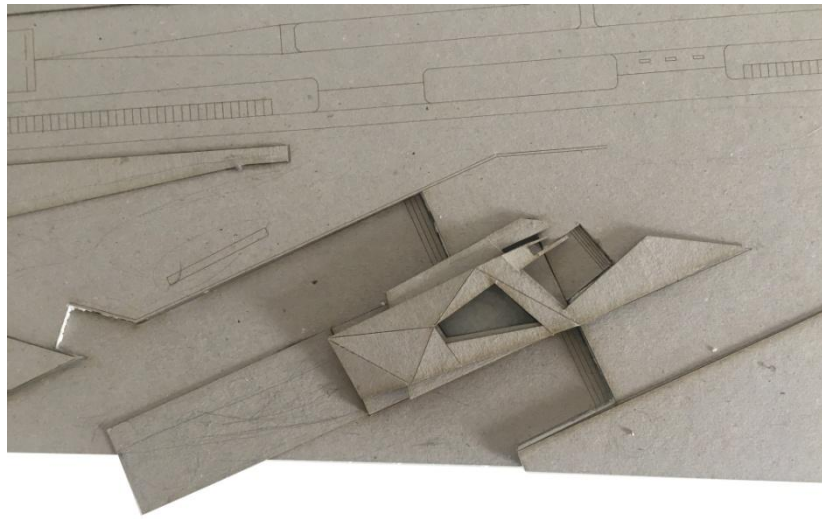




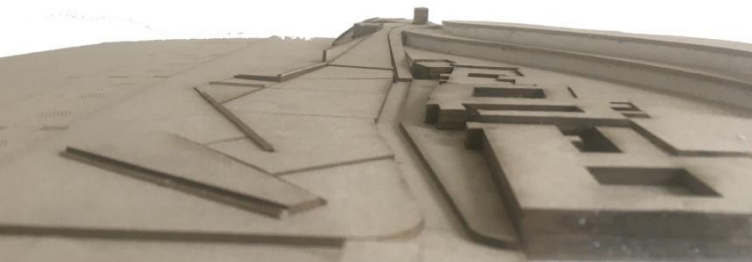
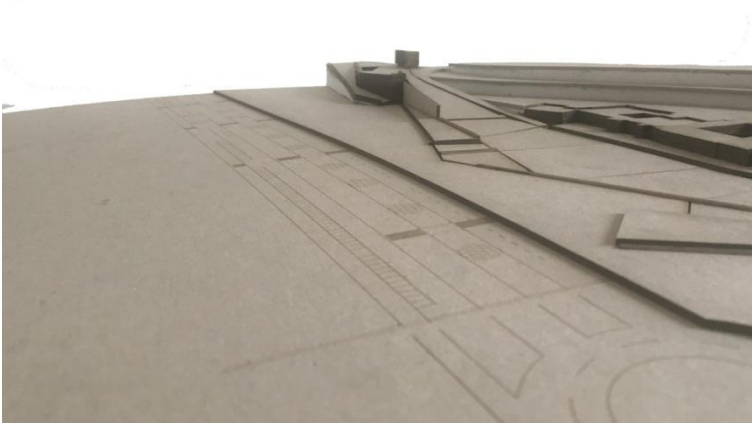
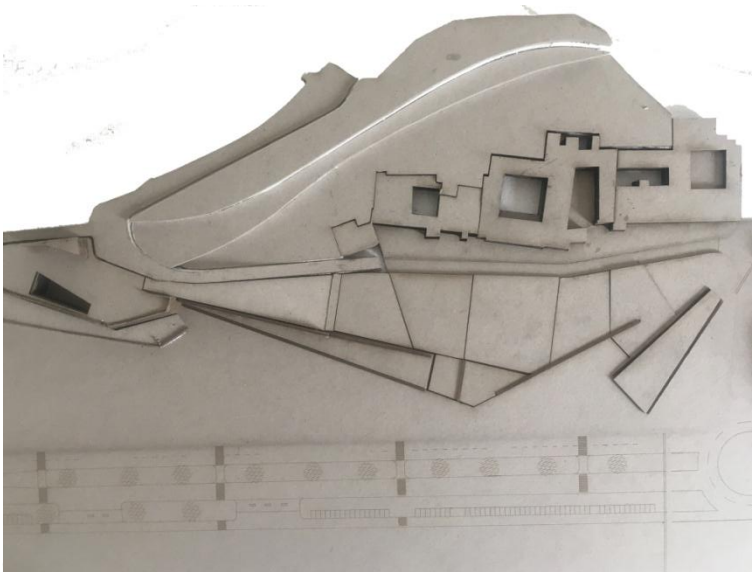
Carta dos BIP/ZIP

Maquetes de estudo

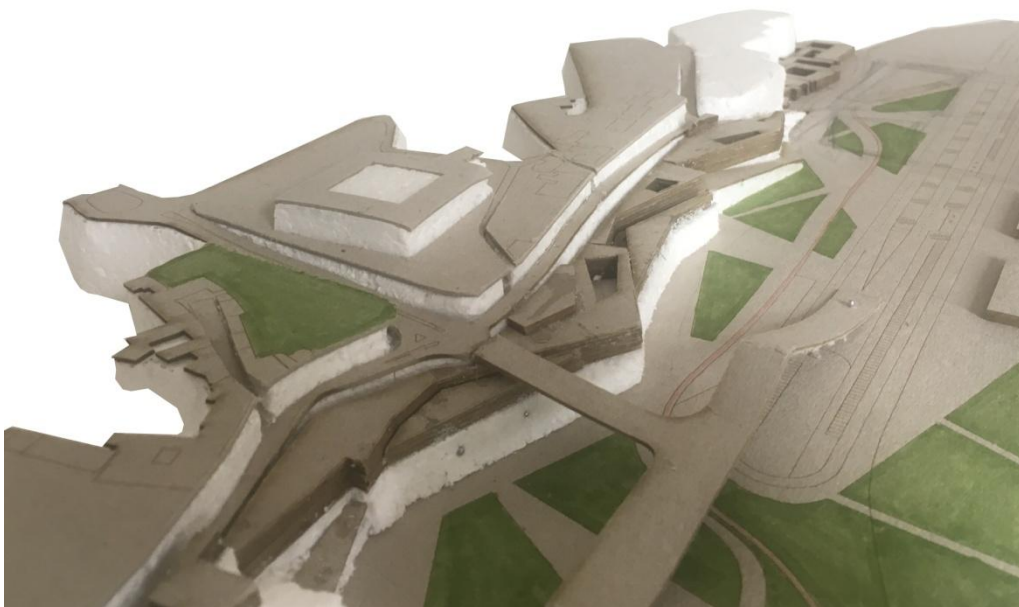
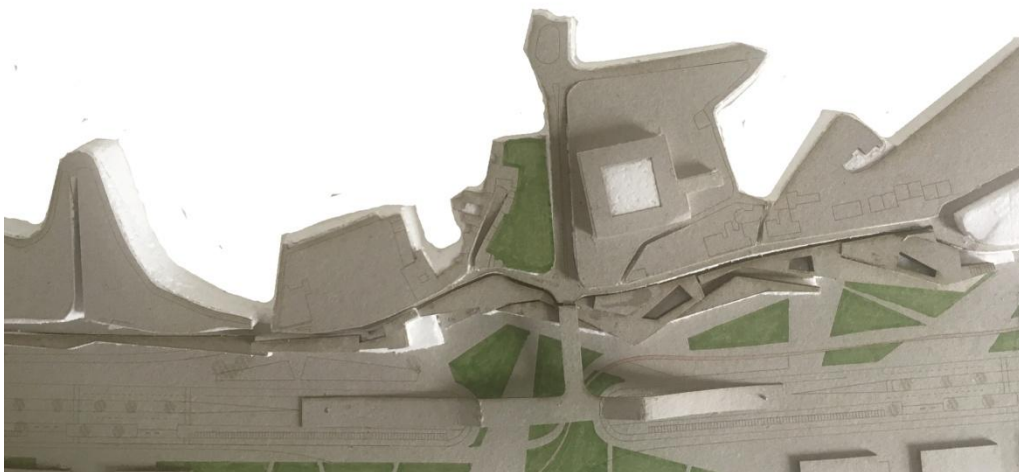
Museu Industrial



Praça

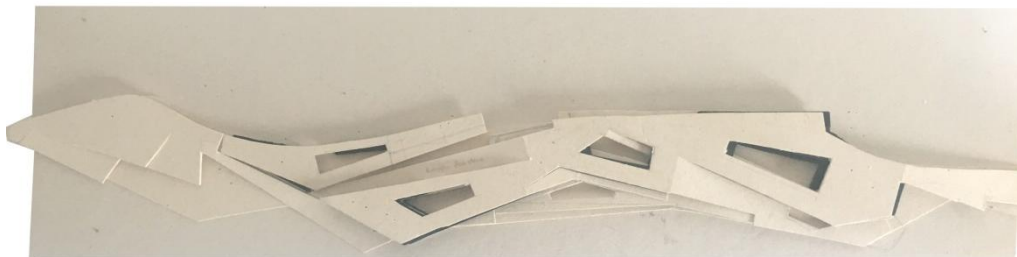


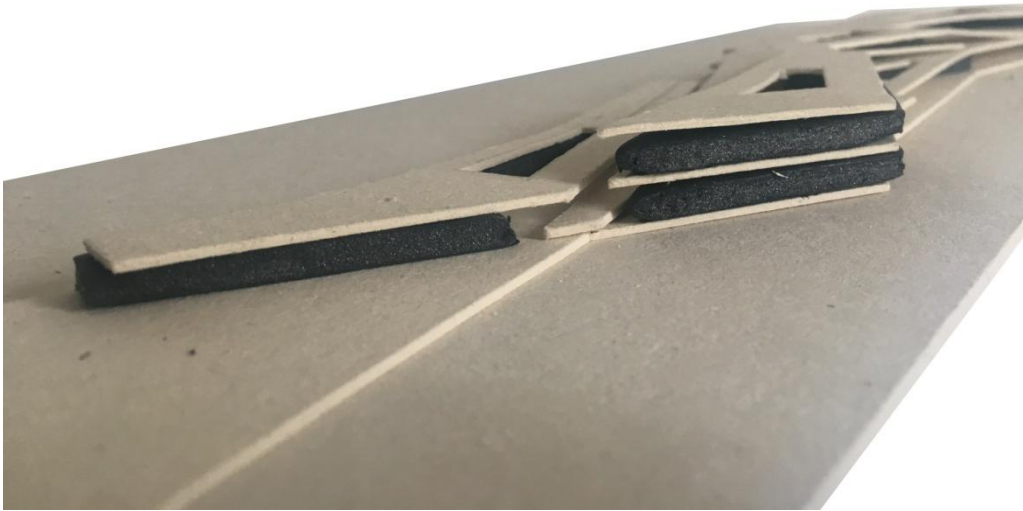
Sistema de transição de cotas – Implantação





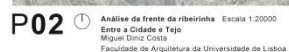
Sistema de transição de cotas

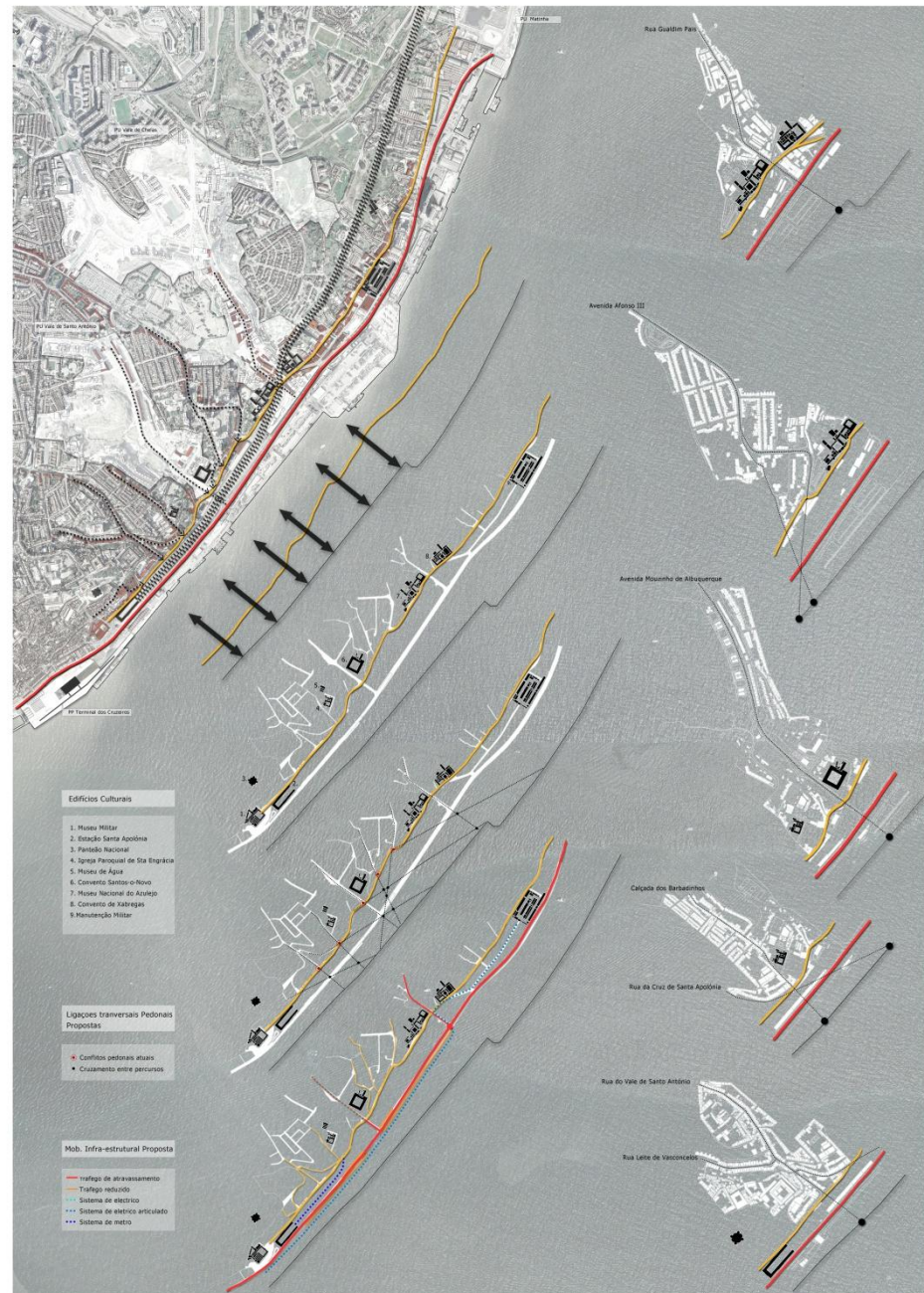






P01 ⓘ Introdução Escala 1:20000 | Evolução do Local de Intervenção Escala 1:10000
Entre a Cidade e o Tejo
Miguel Dinis Costa
Faculdade de Arquitetura da Universidade de Lisboa

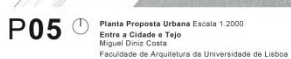




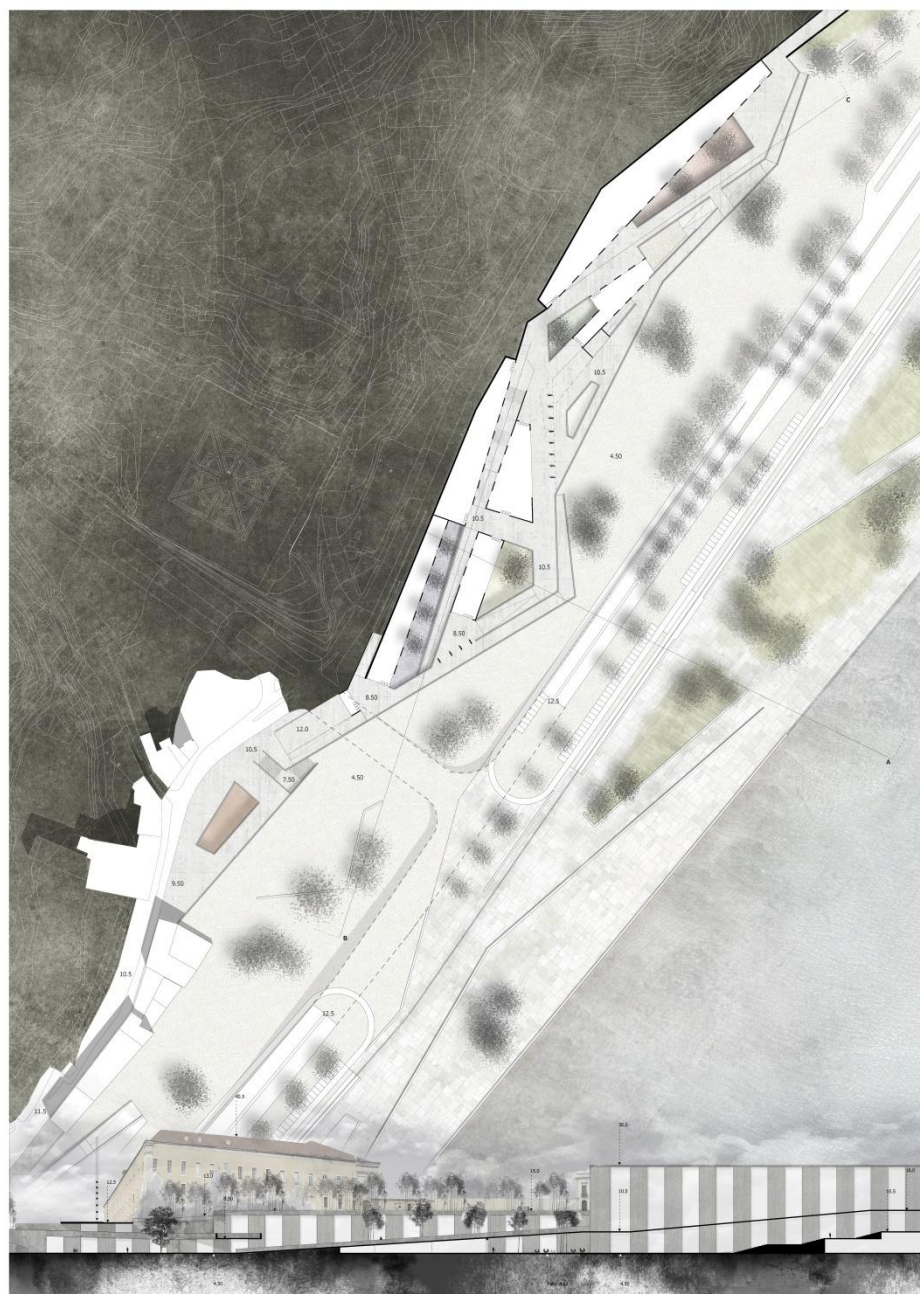
P03 ⚙ Estratégias Urbanas Escala 1:10000 | Ligações transversais Escala 1:5000
Entre a Cidade e o Fejo
Miguel Diniz Costa
Faculdade de Arquitectura da Universidade de Lisboa



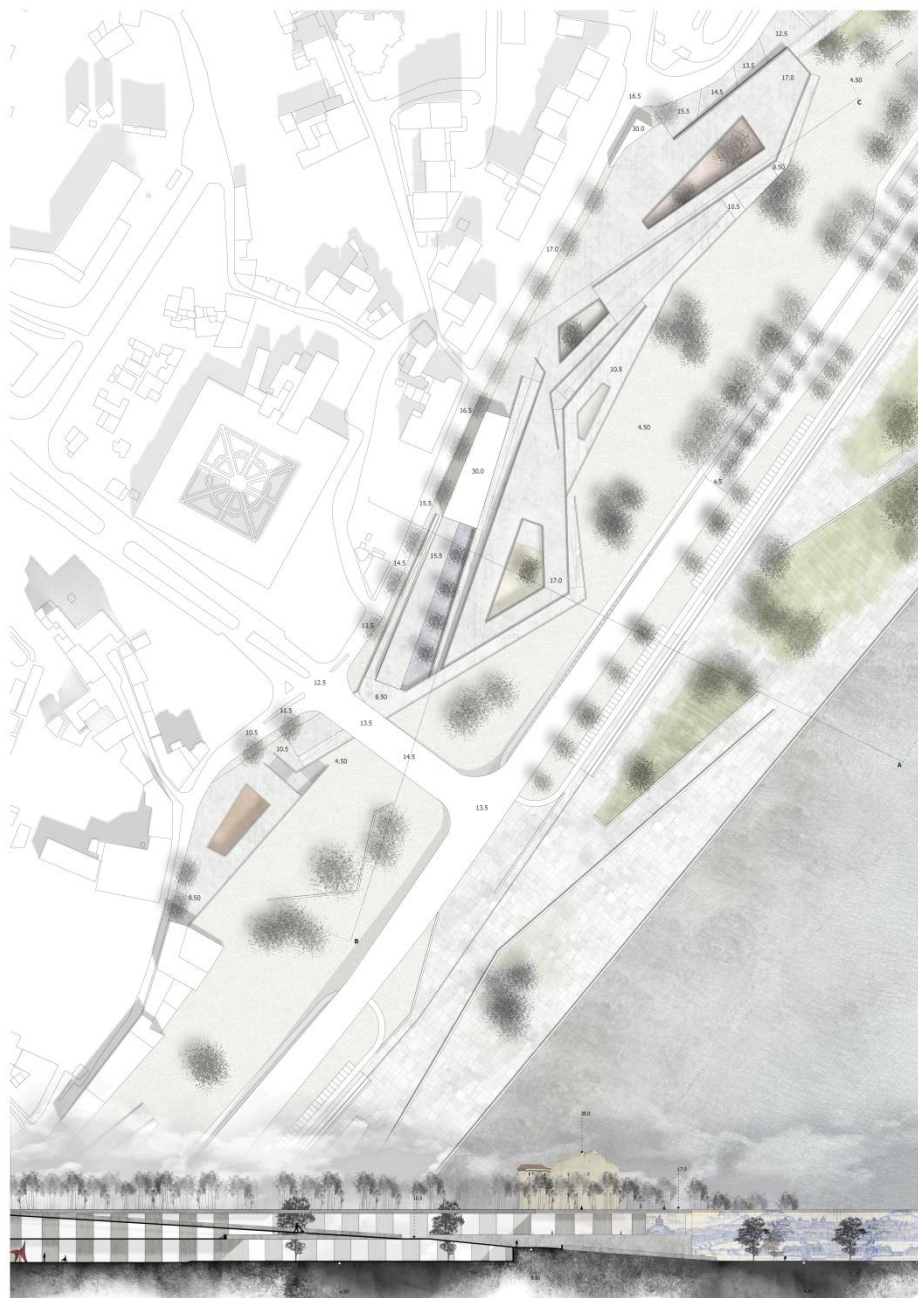
P04 Planta de Proposta Volumétrica Escala 1:5000 | Caracterização do Espaço público
 Entre a Cidade e Tejo
 Miguel Diniz Costa
 Faculdade de Arquitetura da Universidade de Lisboa




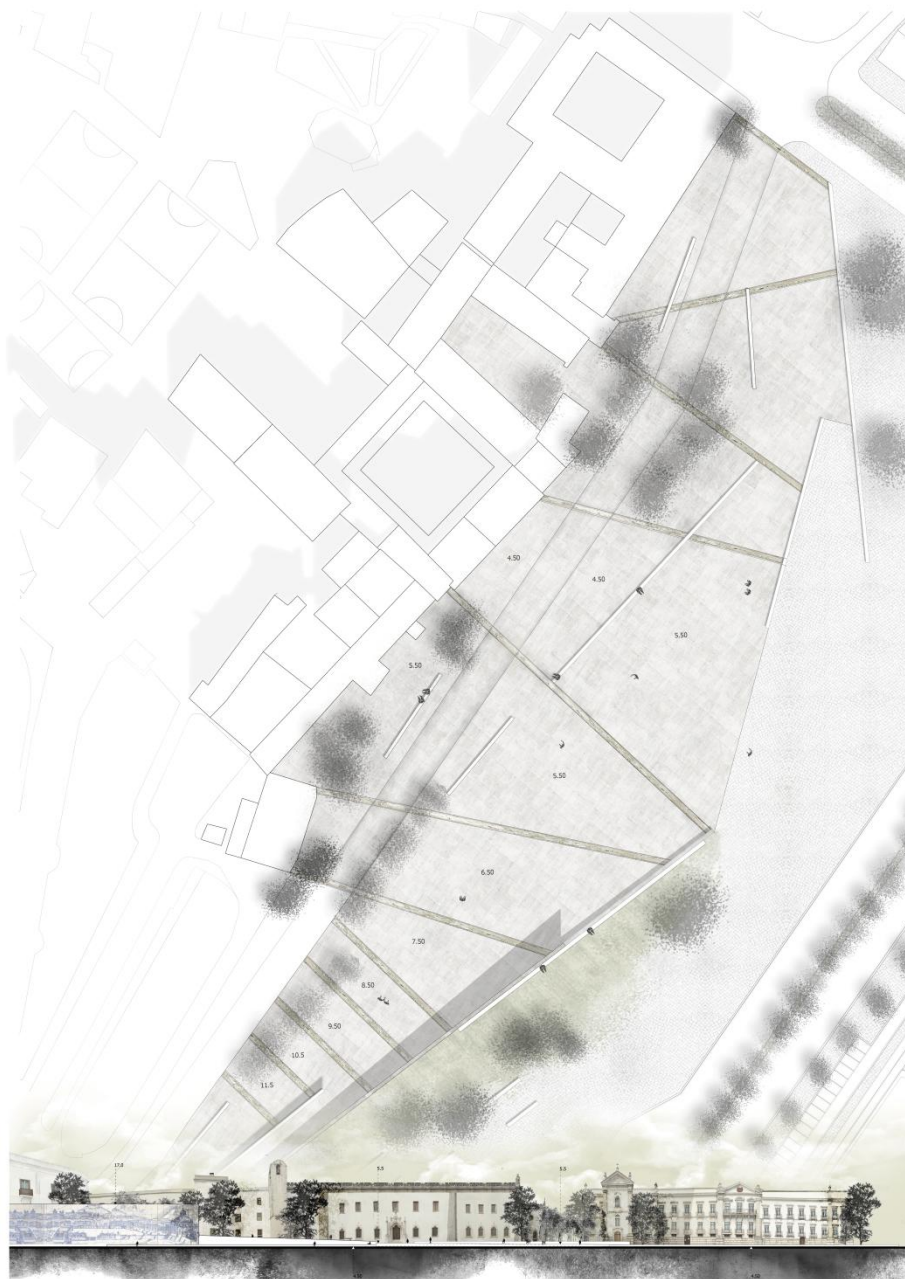





P07 ⓘ Projeto Espaço Público Edificado | Planta Piso 1 Escala 1:2000 | Corte B Escala 1:500
 Entre a Cidade e Tejo
 Miguel Diniz Costa
 Faculdade de Arquitetura da Universidade de Lisboa



P08  Projecto Espaço Público Edificado | Planta Piso 2 Escala 1:2000 | Corte C Escala 1:500
Entre a Cidade e Tejo
Miguel Diniz Costa
Faculdade de Arquitetura da Universidade de Lisboa



P09  **Planta Praça Escala 1:500 | Alçado Sul Escala 1:500**
 Entre a Cidade e o Topo
 Miguel Diniz Costa
 Faculdade de Arquitetura da Universidade de Lisboa



Entre a Cidade e o Tejo

O trabalho que se apresenta constitui, em parte, a base teórica que sustenta e justifica o Projeto Final de Mestrado, que consiste numa reflexão crítica sobre a frente ribeirinha compreendida entre a Estação de Santa Apolónia e a Rua Gualdim Pais em Lisboa.


Este local teve outrora características ribeirinhas, que foram sujeitas a inúmeras transformações pelo homem através da construção de aterros, que modificaram e contribuíram para a relação atual entre a cidade e o rio. Atualmente testemunhamos um território ribeirinho descaracterizado, que manifesta uma carência de espaços públicos qualificados e uma fraca acessibilidade e circulação pedonal, resultando na sua desconexão com a malha confinante.

Torna-se assim importante recuperá-los e devolver o caráter público ao lugar, recorrendo ao espaço público como a componente capaz de agregar os vários elementos urbanos, determinantes para a qualificação da pré-existência edificada e de percursos transversais, prologando-os da Cidade ao Rio.


Surge, no decorrer deste projeto, uma nova frente edificada adjacente à antiga linha de margem, que interage com os percursos ribeirinhos consequentes da proposta do espaço público e da implantação de um edifício singular junto à atual margem. A requalificação desta frente ribeirinha pretende recompor um espaço "habitável" em tempos protagonizado entre a cidade e o Tejo.




A. PP Matinha



B. PP Terminal dos Cruzeiros

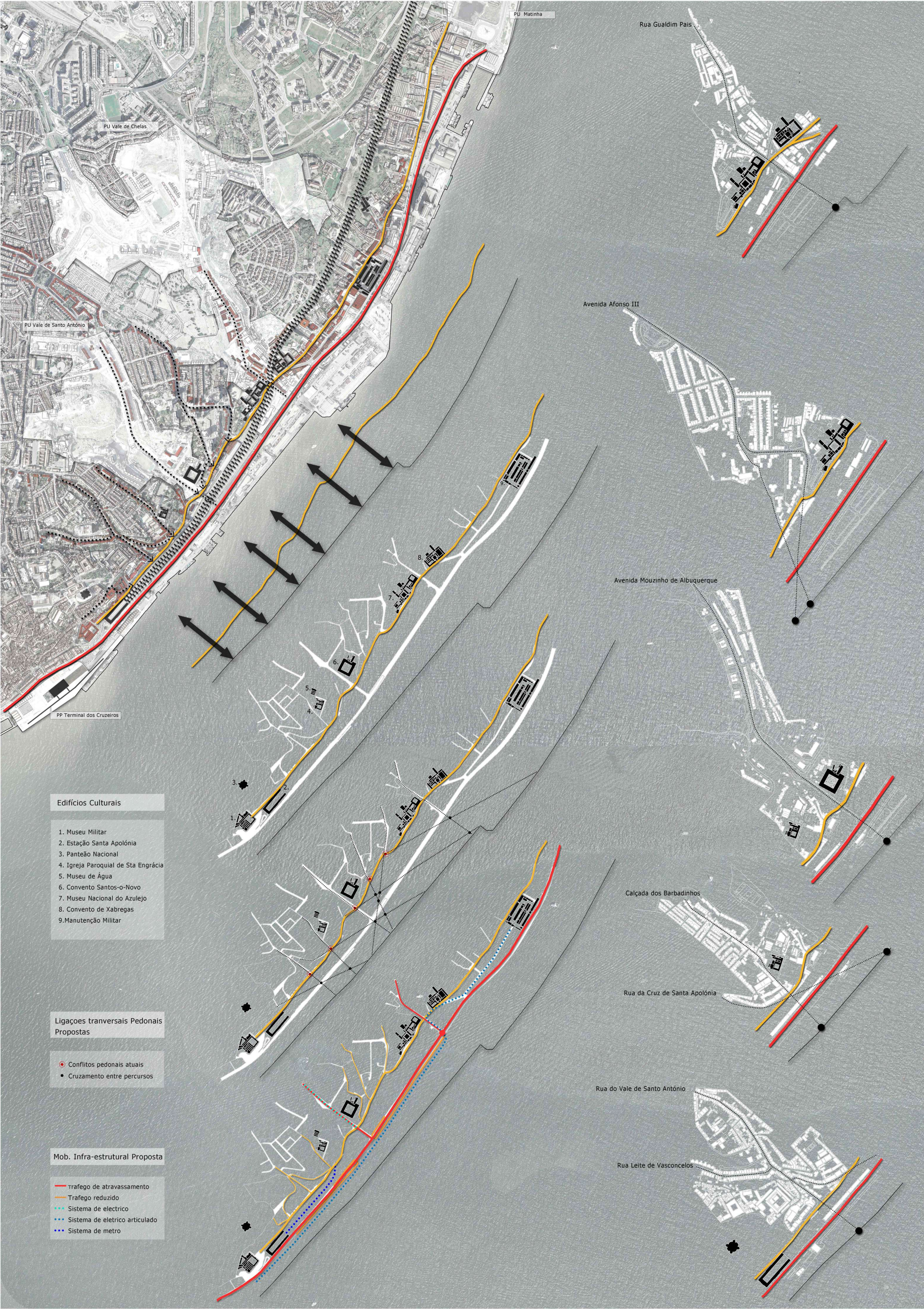


A. PP Campo das Cebolas



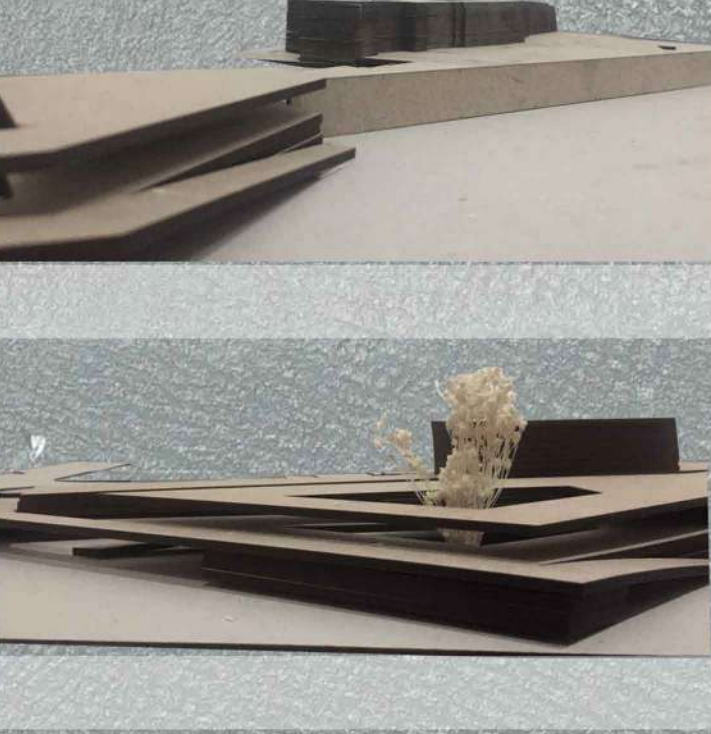
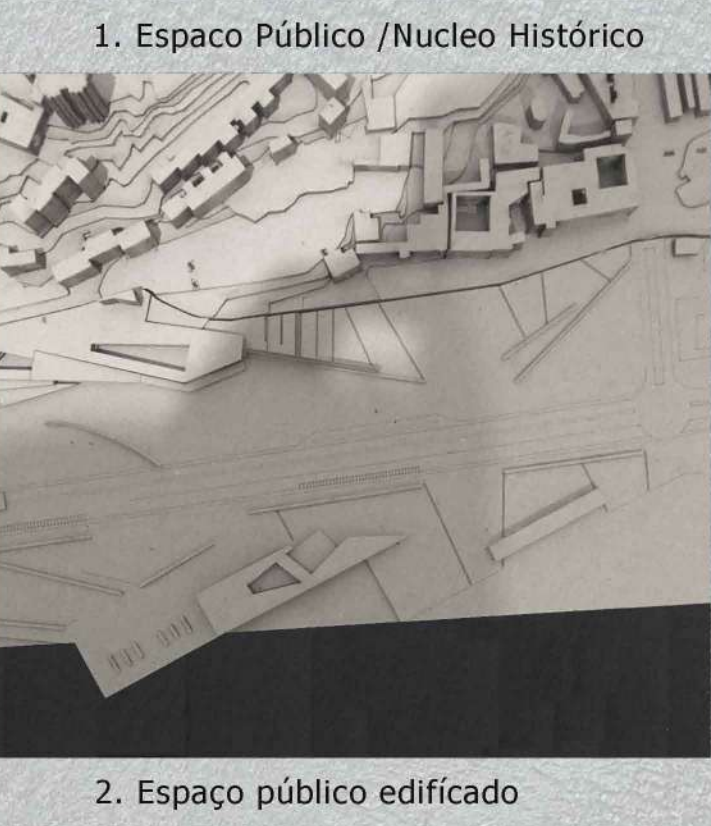
Consolidado
Por Consolidar

1. Parque das Nações5. Vale de Santos
2. Matinha 6. Alcátara
3. Xabregas 7. Belém
4. Baixa Pombalina





- Percursos Transversais
- Percursos Longitudinais
- Pontos de Cruzamento
- Acesso directo à margem





1. Pav. Calçada Pedra Calcaria Branca



2. Pav. Pedra Lioz Bujardado



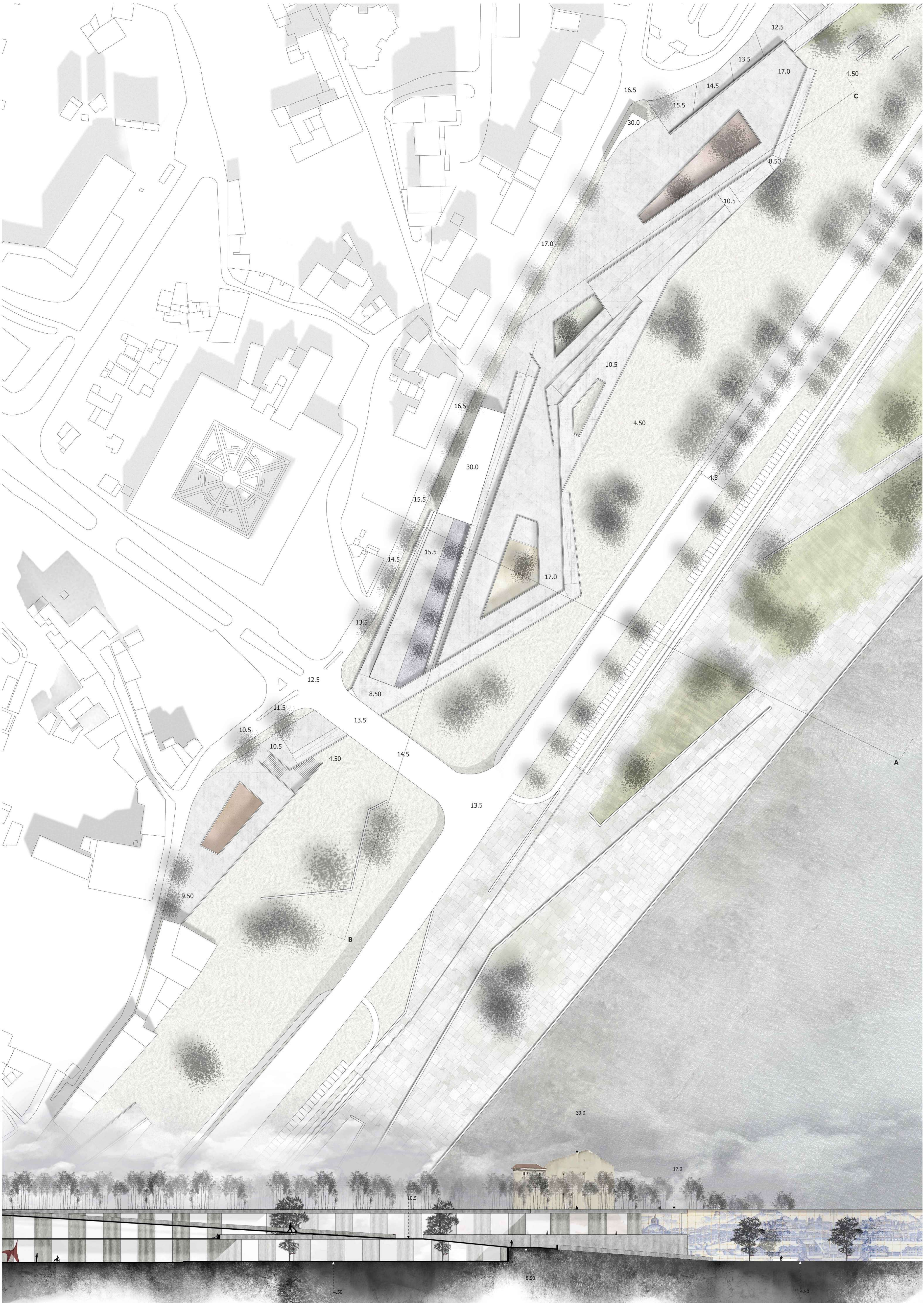
3. Pav. Lagetas de Betão

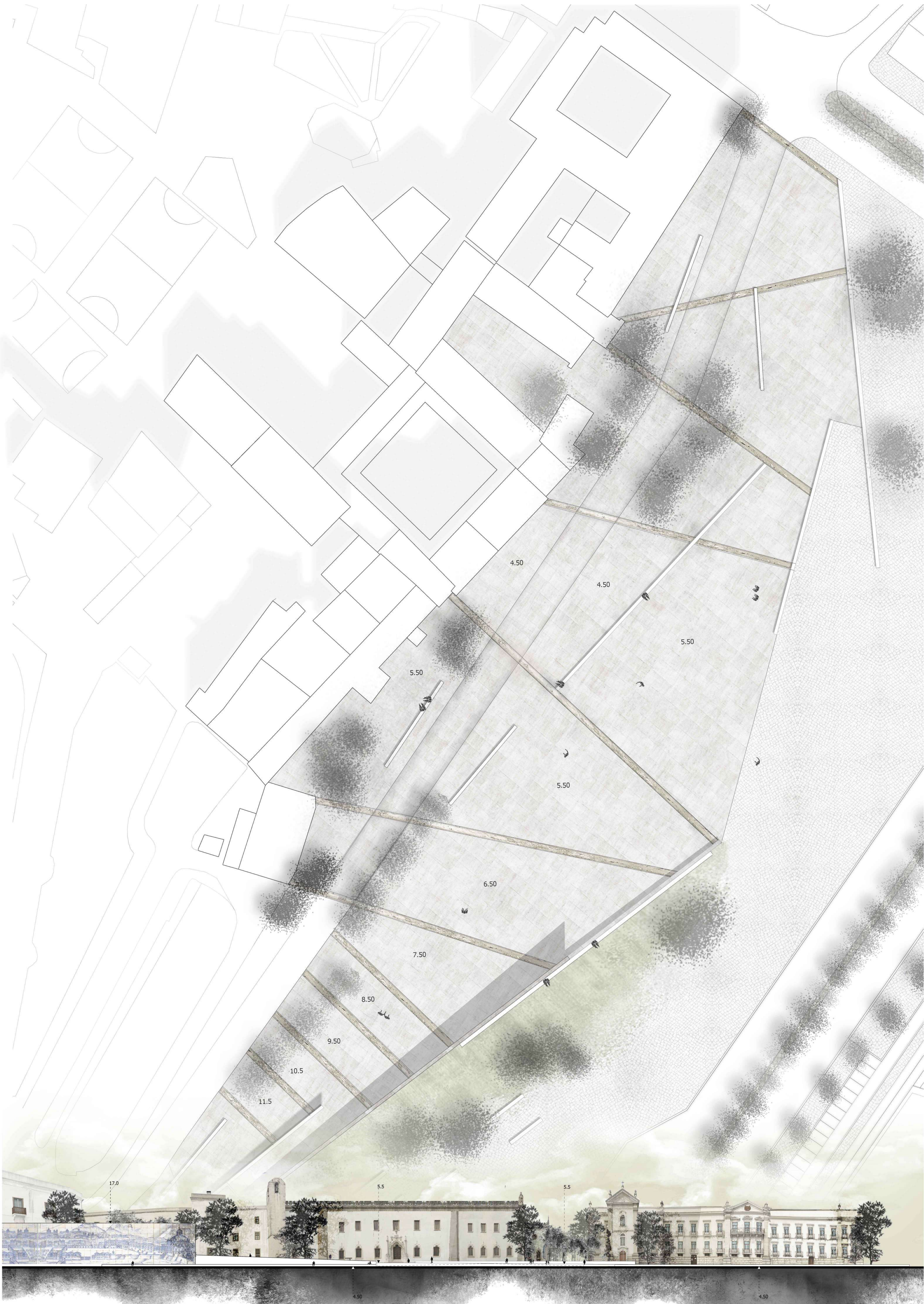


4. Fachada de Placa de Betão Escacelhado
Cofragem de Ripado saliente









P09



Planta Praça Escala 1.500 | Alçado Sul Escala 1.500
Entre a Cidade e Tejo
Miguel Diniz Costa
Faculdade de Arquitetura da Universidade de Lisboa